

TYGODNIK

CENA 3 ZŁ

13

1238

30. 03. 1975

SKRZYDLATA POLSKA



*Wesołych
Świąt*

Z LOTU PO KRAJU

BLISKIE I SERDECZNE ZWIĄZKI

Drodzy Czytelnicy! W tych dniach mija 30 lat od powołania do życia naszej redakcji. Oto bowiem w toku wielkiej ofensywy Armii Radzieckiej i walczącego u jej boku ludowego Wojska Polskiego, kiedy prawie cały nasz kraj był już wyzwolony, dowódca Lotnictwa Wojska Polskiego, generał pilot Teodor Polynin, wydał rozkaz o zorganizowaniu redakcji czasopisma lotniczego, które — dla zachowania tradycji polskich skrzydeł — miało przyjąć nazwę „Skrzydła Polska”. Rozkaz nosił datę 30 marca 1945 r., określał ilość etatów oficerów-redaktorów i żołnierskiego techniczno-administracyjnego personelu pomocniczego oraz nakazywał niezwłoczne przystąpienie do prac celem wydania pierwszego numeru czasopisma.

Rozkaz rozkazem, ale wojna jeszcze trwała. Potrzeby dzwigające się z ruin po pożodze wojennej kraju, wśród których sprawy organizacji wojska — w tym i lotnictwa — były tak ogromne, że gdzie w tak burzliwym i trudnym okresie odbudowy państwowości polskiej można było mówić o rozpoczęciu wydawania czasopisma lotniczego! A mimo to, dwóch wyznaczonych oficerów lotnictwa w trudnych warunkach zabrało się do roboty. Zniszczone drukarnie, brak papieru, lokalu, nawet maszyny do pisania i jakże wiele innych trudności — zdawało się się wówczas nie do pokonania — towarzyszyło narodzinom redakcji „Skrzydlatej” w Polsce Ludowej. Wszakże po dużych trudnościach redakcja w bardzo skromnym składzie wydała w niespełna miesiąc po kapitulacji hitlerowskiej Rzeszy — pierwszy numer odrodzonej „Skrzydlatej Polski”.

Do tego tematu powróćmy obzerzniej przy innej okazji. Dziś, wspominając początki organizacji naszej redakcji, co ma już znaczenie historyczne, pragniemy zaakcentować ściśle związki odrodzenia lotnictwa polskiego po II wojnie światowej z odrodzeniem jego czasopisma. W naszych tradycjach cenimy sobie ogromnie, że „Skrzydlatą” powołało do życia ludowe Lotnictwo Polskie. Jemu też staraliśmy się, w miarę naszych sił i możliwości, towarzyszyć w minionych 30 latach.

Miała w tym okresie „Skrzydlatą” swoje loty dobre i słabsze. Wyszła z wojska, towarzysząc najpierw lotnikom wojskowym w trudnym okresie rozwoju polskich skrzydeł. W miarę jak rozwinęła się w następnych latach wojskowa prasa lotnicza, stała się „Skrzydlatą” pismem patrolującym lotnictwo cywilne, by wreszcie jako barwny magazyn lotniczy służyć wszystkim, którym drogę są w naszym kraju skrzydła. Rozwojowi pisma, jego ewolucjom towarzyszyły zawsze bliskie i serdeczne związki redakcji z Czytelnikami. Bez nich nie byłoby „Skrzydlatej” w minionym 30-leciu, z jej obecnym 30-tysięcznym nakładem.

Właśnie 30 rocznicę powstania redakcji wybraliśmy sobie na dobrą — naszym zdaniem — okazję skonfrontowania opinii Czytelników o „Skrzydlatej”. Na 5 stronie publikujemy ankietę czytelniczą, zwracając się z serdecznym zaproszeniem do wzięcia w niej udziału. Będzie ona bowiem redakcji bardzo pomocna w dalszym redagowaniu pisma. Pozwoli na lepsze zaspokajanie potrzeb czytelniczych.

Zyśmy nadzieję, że w okresie dwóch dni Świąt Wielkanocnych znajdziecie Drodzy Czytelnicy trochę czasu, by wypełnić ankietę i przesać ją do redakcji. Będziemy również szczerze radzi za wszelkie dodatkowe opinie uzupełniające. Omówienie ankiety i głosy o „Skrzydlatej” opublikujemy w 30 rocznicę ukazania się czasopisma.

Wszystkim naszym Czytelnikom życzymy dobrego i przyjemnego rozpoczęcia świątecznego.

Okarus

ZOBOWIĄZANIA ZAŁOŻY WYTWÓRNI SPRZĘTU KOMUNIKACYJNEGO W KALISZU

W odpowiedzi na list i sekretarza KC PZPR Edwarda Gierka i prezesa Rady Ministrów PRL Piotra Jaroszewicza, załoga Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL — Kalisz” w Kaliszu podjęła zobowiązanie wykonania dodatkowej produkcji o wartości 10 milionów złotych oraz pracownictwa w tym samym czasie na rzecz miasta i powiatu 20 tysięcy roboczogodzin.

EDWARD MAKULA WICEPRZEWODNICĄCYM CIVV

Wiosenna sesja Komisji Szybawcowej (CIVV) Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) odbyła się w dniach 14-15 marca br. w Paryżu. Uczestniczył w niej stały delegat Polski, przewodniczący Komisji Szybawcowej Aeroklubu PRL, mgr inż. Edward Makula.

Podczas obrad ustalono m.in., że począwszy od 1978 r. szybawcowe mistrzostwa świata rozgrywane będą w trzech klasach — otwartej; na szybawcach o rozpiętości 15 m bez dodatkowych ograniczeń; na szybawcach klasy standard o rozpiętości 15 m, z hamulcami ale bez klap. Każdy z aeroklubów narodowych będzie mógł być w SWS reprezentowany nie więcej niż czterech pilotów, z tym, iż nie więcej niż trzech pilotów w jednej klasie. Zakończono też założenia wstępne dla szybawców klubowych (klasa „club”), które w przyszłości mają zastąpić w mistrzostwach świata jedną z trzech ustalonych klas. Zakończono prace nad kodeksem sportowym, który ma się ukazać w druku za dwa miesiące. Komisja Szybawcowa w oparciu o uchwałę FAI postanowiła zainteresować się oficjalnie lotnictwem, w celu przysięgi z pomocą tej nowej dziedzinie i wdrożenia jej do lotnictwa sportowego.

Podczas obrad delegata Aeroklubu PRL mgr inż. Edwarda Makulę wybrano wiceprzewodniczącym CIVV. Obserwację o obradach napiszemy w jednym z najbliższych numerów.

NOWI INSTRUKTORZY

Examinatorzy przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną zaliczyli się w Toruniu kurs dla kandydatów na instruktorów szybawczych, samolotowych i spadochronowych. Kurs trwał od 24 listopada 1974 r. do 16 marca br. Uczestniczyło w nim ponad 60 pilotów i szkoleńców z aeroklubów regionalnych w Bydgoszczy, Grudziądzu, Inowrocławu, Włocławku, Gołdsku, Ostrołęce, Pleszewie, Poznaniu, Warszawie, Katowicach, Gliwicach i Toruniu. Zaliczenia odbywały się w soboty i niedziele. Uczestnicy kursu wysłuchali ponad 200 godzin wykładów i odbyli loty metodyczne, częściowo w aeroklubach macierzystych. Sprawna organizacja kursu była zasługą pracowników Aeroklubu Pomorskiego. Słowa uznania należą się też wszystkim wykładowcom i instruktorom.

Liczący zastęp nowo wyszkolonych instruktorów asili lotnictwa sportowe i uzupełni częściowo braki w kadryze wyszkoleniowej aeroklubów regionalnych.



■ Ornitolodzy z Kazachskiej Akademii Nauk (ZSRR) kołczą prace nad sporządzeniem specjalnych map wiośennych wędrówek ptaków, które będą miały praktyczne znaczenie dla komunikacji lotniczej. Zdarzają się bowiem wypadki niebezpiecznych kolizji samolotów z chmarami ptaków.

Uczniowie kazachscy obracają się co roku tysiące ptaków, aby móc określić dokładnie trasy ich podniebnych wędrówek.

■ Do likwidacji trzech baz radarowych na terenie Japonii zostały zmuszone USA. Bazy te służyły do kontrolowania lotów międzykontynentalnych rakiet balistycznych, zaś ich likwidacja jest wynikiem protestów japońskich partii opozycyjnych.

■ Jak stwierdza statystyka, w r. 1974 w 17 katastrofach lotniczych zginęło 1335 osób, niemal o 50% więcej niż w r. 1973. Z 17 katastrof samolotów pasażerskich 8 wydarzyło się w czasie startu lub podchodzenia do lądowania, 2 zaś były wynikiem sabotażu. Wskutek błędów w pilotażu lub lekceważenia przepisów wydarzyły się 4 katastrofy, które pociągnęły za sobą śmierć 450 osób.

■ 25 tysięcy mieszkańców miasta Darwin w płn. Australii, znikniętego w r. ub. przez cyklon, przewieziono samolotami w bezpieczne miejsce. Używano samolotów: Boeing-727, Boeing-707, Boeing-747, DC-8, Fokker F-28. Lotnictwo okazało się znacznie sprawniejsza niż wszystkie inne środki transportu. Codziennie ewakuowano tą drogą 4000-7000 mieszkańców Darwin. Docierali oni do obozów ewakuacyjnych i szpitali w znacznie lepszej kondycji niż pasażerowie statków i autobusów ratowniczych.

Dodać warto, że ponadto odbywała się następna kursy instruktorów: samolotowy w Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie i szybawczy w Centrum Wzrostu Lotniczego w Lesznie Wilko. Natomiast we wrześniu odbędą się w Aeroklubie Bielsko-Bialskim miesięczne kursy dla kandydatów na specjalnych instruktorów szybawczych i samolotowych.

RYBACY W SAMOLOCIE

O pracy naszych rybaków dalekomorskich, oddalonych od kraju a tysiącami kilometrów, pisała już prasa polska. Ostatnio potężny 11-62 wydłogał na lotnisku w Hawanie, aby szybko wymienić zolotę statku rybackiego „Grunwald”. W ten sposób 80 osób po dłuższym pobycie w rejonie Morza Karaibskiego przyjechało do kraju, by spotkać się z rodzinami przy wielkonożnym stole.

Rejsy czarterowe odbyły się na trasie Warszawa-Hawana-Warszawa w dniach od 25 do 28 marca br. Wszystkie zostały przeprowadzone sprawnie, ku zadowoleniu marynarzy, pracodawców i ich rodzin. O bliźszych szczegółach na ten temat poinformujemy naszych Czytelników w jednym z najbliższych numerów naszego tygodnika.

SKRZYDLA NAD ZIEMIĄ POLSKĄ

Zespół Szkół Zawodowych im. Marii Curie-Skłodowskiej w Kłuczborku, w porozumieniu z Aeroklubem Opolskim, wytypił z polityczną inicjatywą akcji pod nazwą „Skrzydła nad Opole” i „Skrzydła nad Opole”. Jej celem jest popularyzowanie lotnictwa i sportów lotniczych wśród młodzieży. M.in. organizowane są wycieczki w niedzielę na lotnisko aeroklubu, gdzie młodzież zapoznaje się ze sprzętem lotniczym. Do tej pory uczestniczyło w nich 300 uczniów. Inną formą popularyzowania lotnictwa jest zainteresowanie młodzieży szkoleniem spadochronowym i szybawczym.

Jedną z atrakcji „Skrzydła nad Opole” są loty nad Opolem. Przystąpienie do tej ciekawej inicjatywy opowiadają także inne szkoły w Kłuczborku: Liceum Ogólnokształcące, Zespół Szkół Zawodowych nr 2 im. Bohaterów Westerplatte oraz Zespół Szkół Metalowych.

PRZECIWOŻAROWY SAMOLOT PATROLOWY

W okresie letnim, kiedy najczęściej planują wycieczki lasy, wielkopolskim strażakom przyjdzie z pomocą przeciwpożarowy samolot patrolowy. Będzie on odbiwał regularne loty nad Puszcza Notecka oraz lasami gnieźnieńskimi i wągrowieckimi. W przypadku wykrycia pożaru akcja ratunkowa prowadzona będzie z powietrza przy użyciu samolotu patrolowego.

Wypada przy tej okazji wspomnieć, iż w latach sześćdziesiątych przeciwpożarowe loty patrolowe wykonywali piloci sanitarii. Ich praca okazała się niezwykle polityczna i bardzo wysoko oceniana przez władze państwowe.

OPTIMALIZACJA W MECHANICE

W dniach 20-26 lutego br. odbyła się w Jastrowcu XIV Sympozjum Polskiego Towarzystwa Mechaniki Teoretycznej i Stosowanej pt. „Optimalizacja w mechanice”. W czasie sympozjum został wygłoszony m.in. referat pt. „O optymalizacji przebiegu termicznego szybawcy”, przygotowany przez doc. mgr inż. Adama Berowskiego i dr. inż. Ludomira Laudanowskiego, pracowników Instytutu Lotnictwa Politechniki Warszawskiej. W referacie wykorzystano symulację numeryczną dla określenia możliwości taktycznych różnych szybawców. (W. M.)

SZKOLNE IZBY PAMIĘCI

Sole tradycji, ukształtowane do tej pory w Wojsku Polskim, coraz częściej zyskują orowo obywatelstwa w szkołach. W jednostkach Wojsk Obrony Powietrznej Kraju przodują w tej dziedzinie 1 Pułk Lotnictwa My-

ślińskiego „Worazowa”. W każdej szkole, która nosi jego imię, znajduje się luba pamięć narodowej, urządzona przy wydanej pomocy pulku.

Ostatnio imię 1 Pułku Lotnictwa Myślińskiego „Worazowa” otrzymała Szkoła Podstawowa nr 142 w Mińsku Mazowieckim, której lotnicy udzieliли wspaniałej pomocy. Projekt urządzenia i jego wykonanie wykonał oficer Juliusz Łaba. Bezpośredni natomiast jej wykonawcami zostali chor. Andrzej Matusiak, kpr. Władysław Łazarawicz i sier. Ryszard Antoniuk.

W SKRÓCIE

■ Za aktywne realizowanie idei i celów Ogólnokrajowego Konkursu Upamiętnienia Gospodarki Materialnej, WSK „PZL-Kalisz” została uhonorowana zaszczytnym wyróżnieniem.

■ W porozumieniu z Radą Powiatową Federacji SZMP w Kłuczborku przystąpiono do organizowania na terenie miasta Ośrodka Szkolenia Spadochronowego. Zgłoszono się 120 kandydatów. Szkolenie rozpocznie się w połowie marca br. Będzie nim kierował młody, ale doświadczony instruktor z ZMS-owcy z Fabryki Mebli, Fabryki Maszyn i Urządzeń oraz Garbarni.

■ Główny Zarząd Polityczny Wojska Polskiego ogłosił w ubiegłym roku X Ogólnowojskowy Konkurs Czytelniczy pod nazwą „Nasza Ludowa Ojczyzna”. Eliminacje do konkursu odbywały się również we wszystkich jednostkach Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Najlepsze drużyny z jednostek WOPK spotkały się ostatnio w półfinale. Uczestnicy ogólnowojskowego konkursu zobowiązani byli zapoznać się z polycjami literatury pięknej oraz społeczno-politycznej, podany w regulaminie. Najlepsze znajomości treści książek objętych konkursem wykazała się drużyna oficera Jana Pankowskiego w składzie: st. sier. Andrzej Bigus, st. sier. Włodzisław Cegiela i st. sier. Józef Krehor. Final konkursu odbędzie się w maju br.

■ Wiele środowisk stało się pilnie interesować dotychczasowym zastosowaniem lotu zwanego lotem termicznym dla celów ochrony środowiska. Specjaliści z Instytutu Geografii i Kartografii opracowali sposób wykonywania górnictwa cieplego przy pomocy fotografii termalnej, rejestrującej ciepłe promieniowanie podczerwone. Zbiórka lotnicza pozwalała rejestrować ciepło powierzchni wody w dowolnym punkcie rzeki z dokładnością do 0,2 st. C.

■ Z początkiem br. w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku oddział usług awaryjnych, dysponujący śmigłowcami typu Mi-2 w wersji lotniczej. W porównaniu do samolotów lotniczych śmigłowcy są bardziej przydatne na mniejszych polach, nie wymagają dużych lądowisk, przy użyciu ich natomiast uzyskuje się dużą wydajność pracy i dokładność zabiegów. Śmigłowce lotnicze polecą wkrótce do Iraku i na Węgry. Jeden z nich nowo i spryskuje plantacje na polach Libii.

■ Zacieśnia się współpraca między Polskim Lotnictwem LOT i fińskim lotnictwem „Finavia”. Obydwie przedsiębiorstwa obsługują wspólnie linie łączące Warszawę z Helsinkami. Ostatnio przedstawiciele obydwu lotnictw lotniczych poinformowali dziennikarzy o projekcie zorganizowania przewozu grup turystycznych. Programy dla takich grup opracowywane będą wspólnie z polskimi biurami podróży.

■ W Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie 10 marca br. odbyła się dekoracja medallami przyznawanymi przez ministra Obrony Narodowej. Złoty Medal Bratniej Brawi otrzymał komendant WIML płk prof. S. Barański, st. sier. Srebrny Medal Bratniej Brawi — pracownik naukowy WIML ppłk. dr med. M. Wojtkiewicz. Przy tej okazji warto wspomnieć, iż od wielu lat między Wojskowym Instytutem Medycyny Lotniczej i NRD rozwija się pomyślnie współpraca naukowa oraz trwa wymiana doświadczeń. Współpraca ta w ostatnim okresie rozszerzyła się i wzbogaciła o nowe formy.

ma w swym posiadaniu 150 śmigłowców, w większości dwumiejscowych, używanych wyłącznie do celów szkoleniowych.

■ Ostatni z siedmiu pasażerskich samolotów Conair-990 „Coronado” szwajcarskich linii „Swissair” wycofany został ze służby. Latał on na linii Zurich-Nicea. Maszynę tego typu eksploatowane były w „Swissair” od 1962 r. i przeleciały ogółem 173 mln km, przewożąc 9 mln pasażerów. „Coronado” zastąpione będą przez DC-9-50, których zakupiono dziesięć.

■ Belgijskie lotnictwo cywilne posiadało w r. 1974 (grudzień) — 697 samolotów i 19 śmigłowców. W 1975 liczba 56 samolotów — to komunikacyjne (49 w r. 1974). W roku 1975 było ogółem w Belgii 614 samolotów i 15 śmigłowców.

■ Agencja amerykańska AP podała wypowiedź jednego z ekspertów lotniczych, że Izrael produkuje odrzutowe samoloty szkolne. Zestawiony raport międzynarodowego instytutu badań strategicznych w Londynie stwierdza, że Izrael posiada już 24 nadźwiękowe samoloty, nazwane „Barak” (po hebrajsku „błyskawica”). Niektóre źródła mówią o rosnącej produkcji udoskonalonych samolotów tego typu.

■ Personel obsługujący bazy morskie i lotnicze centra łączności oraz poligon rakietowy USA w Grecji liczy ok. 4 tys. Amerykanów. Poligon rakietowy, znajdujący się na Krecie, jest bez przerwy wykorzystywany przez amerykańskich członków NATO. Obecnie toczą się grecko-amerykańskie rozmowy w sprawie rewizji dwustronnego układu między oboma państwami, w oparciu o który USA posiadała swoje bazy na terytorium greckim. Wiąże się z decyzją rządu greckiego — powziętą w czasie kryzysu cypryjskiego — o opuszczeniu przez Grecję organizacji wojskowej NATO.

■ Jak anonsują Anglicy, w 31 Saloni Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu ekspozycyjny będzie liczny sprzęt brytyjski i budowany we współpracy z innymi krajami, a m.in. samoloty „Harrier”, „Hawk”, „Avro-748”, „HS-135”, „Short SP-3-30”, „Britten-Norman”, „Buildog” i śmigłowce „Commando”, „Mk-2” oraz „Concorde”, „MRCA”, „Jaguar” i „Lynx”.

■ Francuskie zakłady „Aerospatiale” sprzedały dotychczas 4 000 śmigłowców do 83 krajów. Ponad 2 500 śmigłowców poszło na rynek europejski, ponad 500 — na rynek amerykański. (Z)

■ Zgoda na lądowanie „Concorde” na terenie Stanów Zjednoczonych AP, o której pisaliśmy w nr 11/75, jest uzależniona jeszcze od ewentualnych sprzeciwów ze strony władz lokalnych oraz od porozumienia z zarządem portów lotniczych (przewiduje się trudności w porcie nowojorskim) i zakłada, że nad terytorium Stanów samolot będzie przelatywał z prędkością poddźwiękową.

■ Podobnie jak „Air France”, także „British Airways” zamierza rozszerzyć regularne loty na „Concorde” z początkiem roku przyszłego. Obecnie pierwszeństwo dawane jest linii łączącej Londyn z jednym z miast w Zatoce Perskiej.

■ Wprowadzone z dniem 1 kwietnia br. na liniach północno-atlantycznych taryfy APEX, polegające na rezerwacji i opłaceniu lotu przynajmniej na 60 dni przed, stanowią poważną konkurencję dla przewoźców czarterowych. Według tej taryfy, podróz na trasie Londyn — Nowy Jork w obie strony będzie kosztowała w okresie zimowym 295 dol., gdy normalna, w klasie ekonomicznej, wynosi 384 dol.

■ W Jugosławii planuje się zbudowanie do 1980 r. aż 13 nowych regionalnych portów lotniczych. Obecnie istnieje w Jugosławii 11 portów o ruchu międzynarodowym.

■ W związku z dwoma poważnymi wypadkami lotniczymi, które wydarzyły się ostatnio w lotnictwie komunikacyjnym, w Jugosławii podejmują się szereg kroków zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu lotniczego. M.in. zamierzono jest dokonanie do 1980 r. integracji ruchu cywilnego i wojskowego.

■ Federalny zarząd lotnictwa cywilnego USA ustalił nowe granice dopuszczalnego hałasu dla samolotów lekkich o masie poniżej 5,5 tony — na 68 do 80 dB. Obowiązują one od 1 stycznia br. nowe samoloty z wyjątkiem rolniczych i ratowniczych. Do 1 stycznia 1980 r. muszą się nim podporządkować także samoloty o wcześniejszej homologacji. (O)

PROBLEMY i NADZIEJE

JANUSZ KRASICKI



Centrum Wzrostu Lotniczego w Lesznie Wlkp. — miejsce wielu zawodów lotniczych najwyższej rangi, z mistrzostwami świata włącznie.

Ostatnie posiedzenie Międzynarodowej Lotniczej Komisji Sportowej FAI — CASI — jakie odbyło się w Paryżu 20 lutego 1975 r., było pouczającą lekcją ewolucji, jakiej zdaje się podlegać obecnie sport lotniczy na świecie. Głównym tematem posiedzenia było rozpatrzenie wniosków, które naturalna kolej rzeczy wpłynęły do CASI od poszczególnych komisji specjalnościowych FAI obradujących w Paryżu w okresie jesienno-zimowym.

Konfrontacja tych wniosków stanowiących odbicie głównych problemów nurtujących różne dyscypliny sportu lotniczego pozwoliła na stwierdzenie, że coraz większe trudności przeżywa dziedzin sportu opierające swoje istnienie na kosztownym i wyrafinowanym sprzęcie, do głosu zaczynają dochodzić także dyscypliny sportowe, które można uprawiać niższym kosztem. Ten niższy koszt, to nie tylko cena samego sprzętu, to także dostępność danego sportu dla ludzi, dla których latanie nie jest jedynym zajęciem. Obserwujemy jakby renesans sportów rekreacyjnych, nie wymagających supersprawności fizycznej ani całych miesiecy morderczego treningu — sportów, w których kontakt człowieka z otaczającym światem jest bardziej naturalny i bezpośredni.

SPORT BALONOWY I LOTNIARSTWO

Na czoło wysuwają się tu dwie dyscypliny: sport balonowy oraz żywiołowo rozwijające się lotniarstwo. Nawrót do prymitywizmu nie ominął i lotnictwa, rzecz bowiem charakterystyczna, że mamy w tym przypadku do czynienia z aerostatem i aerodyną w ich najprostszej postaci, z której rozwinęła się cała awiacja. Status obu rodzajów latania jest jednak różny: sport balonowy zajmuje od dawna ustaloną pozycję w FAI, objęty jest międzynarodowymi przepisami sportowymi i korzysta z opieki osobnej komisji FAI (balonowej), podczas gdy Hang Gliding

„Akrostar” — jeden z najlepszych samolotów akrobacyjnych świata.



(lotnie) i jego miejsce w sportach lotniczych jest jeszcze — czy raczej dopiero — przedmiotem rozważań i sporów. Niewątpliwie decyzje w tej sprawie zapadną już niedługo; życie wyprzedziło przepisy i regulaminy i w ślad za licznymi, wcześniej organizowanymi imprezami odbyły się w Kössen (Austria) w marcu br. pierwsze, samowolne, co prawda, mistrzostwa świata w lotniarstwie alpejskim. Ponieważ ta dyscyplina sportu nie jest na razie oficjalnie zarejestrowana w FAI, imprezy nie patronował Aeroklub Austrii, ani tym bardziej FAI; niemniej Międzynarodowa Komisja Szybowcowa z zainteresowaniem obserwuje rozwój sytuacji i na swym kolejnym posiedzeniu będzie się zastanawiała, czy wziąć beniaminka pod swoje skrzydła.

Sport balonowy doczekał się — po 38 latach przerwy — imprezy, która rangą odpowiada rozgrywanym od 1938 r. sławnym zawodom o Puchar Gordon-Bennetta; będą to I Balonowe Mistrzostwa Świata w RFN w 1978 r. Obok tych mistrzostw i licznych innych międzynarodowych imprez balonów napełnianych gazem karierę robią zawody balonów na ogrzane powietrze. W 1975 r. odbędą się w USA już drugie mistrzostwa świata w tej kategorii balonów. Transport balonów za ocean nie stanowi takiego problemu, jak przewiezienie samolotów, śmigłowców czy szybowców.

AKROBACJA

A właśnie trudności transportowe postawiły pod znakiem zapytania rozegranie kolejnych, VIII Samolotowych Mistrzostw Świata w Akrobacji. Nad mistrzostwami tymi zawisło jakieś fatum. Poprzednie mistrzostwa świata w tej dyscyplinie rozegrano w 1972 r. we Francji i zgodnie z przyjętym w FAI systemem następne mistrzostwa powinny odbyć się w 1974 r. Niestety, organizacja wielkich zawodów lotniczych jest coraz bardziej kosztowna i imprezy to często okazują się deficytowe. Tak np. wpływy z regulaminowych opłat za uczestnictwo w mistrzostwach świata we Francji pokryły tylko 50% kosztów organizacji imprezy; z kolei ustalenie zbyt wysokich opłat za udział spowodowałoby spadek liczby zgłoszeń i w rezultacie impreza, której przygotowanie pochłonęło ogromne sumy, byłaby i tak deficytowa, a ranga jej w dodatku obniżałaby się z powodu zbyt szczupłej obsady. Sytuację ratuje czasem w takich przypadkach bogaty mecenas, który np. dla reklamy sypnie złotem, ale wobec narastającego w świecie kryzysu gospodarczego coraz trudniej o taki mecenas.

Te właśnie względy finansowe sprawiły, że nie znalazł się żaden aeroklub narodowy, który chciałby się podjąć organizacji imprezy w 1974 r.; nie znalazł się taki amator i na rok 1975. W tej sytuacji dość już dawno przyjęto z konieczności ofertę USA na rok 1976, lecz dopiero teraz, gdy do zawodów pozostało niewiele więcej niż rok i potencjalni uczestnicy imprezy zaczęli robić konkretne przyrzeczki co do swego udziału w mistrzostwach, okazało się, że większość z nich po cichu liczyła na pomoc ze strony organizatorów w przewiezieniu sprzętu do USA. Te nadzieje nie spełniły się i wielu europejskich uczestników oficjalnie zrezygnowało ze startu w mistrzostwach na

kontynencie amerykańskim. W sytuacji, w której mistrzostwa nie zgromadziłyby wymaganej minimalnej liczby zawodników, oczekuje się, że Amerykanie sami w najbliższym czasie złożą rezygnację z przeprowadzenia imprezy. Na tę decyzję czeka Związek Radziecki, który dla ratowania mistrzostw oficjalnie zadeklarował gotowość urządzenia ich u siebie w 1976 r. Sprawa rozstrzygnie się w maju br., na kolejnym posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Akrobacji.

Ale na tym nie kończą się bynajmniej kłopoty działaczy tej dyscypliny sportu. Oto w ostatnim dziesięcioleciu rozwój akrobacji, wyrażający się m.in. stopniem trudności figur i konieczną dla uzyskania wysokiej oceny perfekcją ich wykonania z zachowaniem zadanego kształtu figury, doprowadził do tego, że tylko nieliczne używane obecnie samoloty mogą współzawodniczyć w walce o zwycięstwo. Istnieje właściwie tylko jeden typ samolotu akrobacyjnego, skonstruowanego specjalnie do celów akrobacji wyczynowej: samolotem tym jest „Akrostar”. Wszystkie inne używane obecnie w mistrzostwach świata typy samolotów (Pitts, CAP-20, Jak-18PS, Zlin-526AFS i parę innych reprezentowanych pojedynczymi egzemplarzami) są tylko mniej lub bardziej odpowiadającymi współczesnym wymaganiom adaptacjami i rozwinięciami samolotów, pomyślanych pierwotnie jako maszyny bardziej uniwersalne. Szczególnie niekorzystną pozycję zajmuje w tym towarzystwie Zlin — jedyny typ samolotu dostępny dla zawodników akrobacyjnych Czechosłowacji, Polski, NRD czy Węgry.

Od jakiegoś czasu zaczęto więc mówić o potrzebie rozbijania mistrzostw świata w dwóch klasach: otwartej i standard, rozróżniając wstępnie szereg kryteriów podziału samolotów na klasy, m.in. obciążenie mocy, profil skrzydeł (symetryczny czy niesymetryczny) itd. Na ostatnim posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Akrobacji w listopadzie ub.r. zapadła co prawda decyzja o wprowadzeniu dwóch klas samolotów już w następnych mistrzostwach świata, teraz jednak na posiedzeniu CASI niektórzy delegaci przestrzegali przed zbyt pochopnym przyjmowaniem kontrowersyjnych rozwiązań; wyłoniona wcześniej przez Komisję Akrobacji podkomisja d.s. ustalenia kryteriów podziału na klasy ma przed sobą niezwykle trudne zadanie.

Zatrzymałem się dłużej nad sprawami akrobacji, bo właśnie tu szczególnie silnie zaznacza się przepaść między rosnącą popularnością akrobacji — rzekłbym — rekreacyjnej, na poziomie średnim, a możliwościami uprawiania akrobacji wyczynowej, która zresztą stawia najwyższe wymagania nie tylko maszynom, ale i organizmowi pilota. Po kilku ubiegłorocznych katastrofach, w których śmierć ponieśli m.in. piloci tak znani jak Robert Dousson (Francja) i dr Ehrle (RFN), odczuwały się głosy, że dopuszczalne granice wytrzymałości ludzi i sprzętu zostały już przekroczone; Aeroklub Francji zainicjował akcję rehumanizacji tej dyscypliny sportu lotniczego i zażądał wyeliminowania figur akrobacji, wywołujących brutalne przyspieszenia groźne dla człowieka i samolotu

CIAĞ DALSZY NA STR. 4

GŁOSY: ODCIĄSY ODCIĄSY ODCIĄSY

DWA ŁYKI Z „POLITYKI”

„DZIURA W ZĘBIE, DZIURA W NIEBIE”, to tytuł obszernego felietonu p. Daniela Passenta („Polityka”, 22.02.1975), poświęconego tyle doświadczeniom i poważnym, co nieuzasadnionym dolegliwościom naszego życia codziennego, polegającym na tym, że nazbyt często — jak twierdzi autor — „ktoś stuka w nasze nerwy niby gałgicieli psychieszy, albo draży je jak korniki”.

Generalnie rzecz biorąc, w felietonie chodzi o nasze codzienne SAMOPÓCZUCIE, które „nie składa się wyłącznie z rzeczy wielkich, o których można decydować jedynie na szczeblu centralnym. Nastroj każdego z nas

zależy oczywiście najbardziej od poczucia bezpieczeństwa, prosperity i sprawiedliwości, ale także od tego, co wymyślił dzisiaj kierownik ADM lub jak długo ekspedientka rozmawiała przez telefon. Błąd wynika też, że nawet najposłuszniejsza polityka państwowa nie jest w stanie gwarantować pełni szczęścia, jeśli jednocześnie drobne decyzje na różnych szczeblach będą psuły humor”.

Autor sięga do przykładu z naszego, lotniczego podwórka: „...Ktoś, kto wystąpił w kolejce, żeby kupić bilet lotniczy za granicę, nie może go kupić, bo nie przyniósł paszportu; nie może nawet zarezerwować miejsca. Urzędnika go musatruje, a on nie może zrozumieć co ma wspólnego paszport z biletem. Ten sam „Lot” przyjeżdża za granicę rezerwacja nawet przez telefon, bo tak postępują inne linie i jakoś żyją. Czy taki klient będzie w tej chwili doceniał,

że nigdy Polacy nie mogli latać do tyłu krajów za swoją walutę co teraz? Duży postęp zostaje przesłonięty przez mały przebieg”.

Tyle o lotnictwie Daniel Passent. I na tym koniec, jeśli chodzi o lamy „Polityki”. Istnieje jednak pewna prawidłowość, skłaniająca do zwrócenia uwagi na treść innego artykułu. Prawidłowość ta brzmi: przemilczanie ma też swoją wymowę. Co zaś do samego artykułu, to nosi on tytuł: „NIE MA CUDÓW NA KOLEI”, zajmując prawie całą kolumnę w „Polityce” (15.02.1975) oraz traktuje o złożonych problemach polskiego transportu Głównie kolejowego. Ale nie tylko, albowiem autor artykułu wyraźnie podkreśla, że „żaden cud nie uzdrowi naszej kolei, jeśli równocześnie nie uporządkuje się całej gospodarki transportowej, której kolej jest tylko częścią”. Pisząc natomiast o innych rodzajach transportu, autor spo-

ro miejsca poświęca transportowi samochodowemu, zwracając m.in. uwagę na to, że np. w Hiszpanii i Francji samochodami przewozi się 4-6 razy więcej niż w Polsce. Bardzo pouczające są również inne dane przytoczone w tym niezwykle rzeczowym i interesującym artykule. Okazuje się, że w 1973 r. w Polsce na kolej przypadało aż 77% całej pracy transportu (w przewozach ładunków) w porównaniu z 70% w NRD, 40% we Francji, 37% w RFN oraz 19% w Anglii. Dane te służą autorowi artykułu do uzasadnienia tezy, że „największe nawet nakłady i wysiłki na rzecz kolei nie zlikwidują jej trudności, jeśli nie połączymy jeszcze większego niż dotychczas nacisku na inne rodzaje transportu”.

„Nie zająknij się tu nawet — twierdzi przy tym autor — o świątecznej świątecznej, bo stracił nadzieję, że w bliskim tysiącleciu osiągniemy w

tej dziedzinie poważniejszy postęp. Ale zastanówmy się chwilę nad transportem samochodowym”... I autor się zastanawia wykazując czarno na białym, że bez rozwoju i unowocześnienia transportu samochodowego daleko się nie zjadzie.

Na tym kończą się bardzo dobiekliwe zresztą i dalekowzroczne rozważania na temat transportu w Polsce. Reasumując — jest mowa o kolei, o samochodach, o teguludze śródlądowej, a na ich marginesie nawet parę słów o rowerach. A przy tym wszystkim ani słowa o transporcie lotniczym. Ani słowa! Szkoda. Bo autor artykułu to nie byle kto, lecz sam Zygmunt Szpilgaj, który o lotnictwie już kiedyś coś w „Polityce” pisał. Ale — kto to wie — może transport lotniczy ostatnimi czasy rzeczywiście w Polsce zanika? Czyżby?

Ot, i takie to dwa łyki z „Polityki”... (ww)

CYWILNA SZKOŁA LOTNICZA

na horyzoncie



Samolot wielosadonowy PZL-104 „Wilga”. Zdjęcie: PZL

Może wstrzymalibyśmy się jeszcze od kolejnego — robiliśmy to już bowiem kilkakrotnie — zabrania głosu na ten temat, gdyby nie dwie okoliczności.

Pierwsza, to list jednego z naszych Czytelników, który nieco zirytowany prosi nas — jako redakcję żyjącą w kręgu tych problemów — o konkretną odpowiedź: będzie wreszcie ta cywilna szkoła lotnicza, czy nie? Bo różnych deklaracji — jak powiada — naczytał się w tej sprawie sporo. Między innymi na łamach „Skrzydlatej”. Na łamach innych czasopism stykał się natomiast z informacjami, które już przesądzały sprawę: że będzie. Na dowód przesłał nam wycinek z „Ekspressu Wieczornego” (18.09.1974) pod wielce obiecującym tytułem: „W Rzeszowie powstanie cywilna szkoła pilotów”. Minęło od tego czasu pół roku, a w Rzeszowie nic się nie dzieje. Więc jak — była to tylko zwykła, dziennikarska kaczka?...

Rozumiemy irytację naszego Czytelnika; bo któż, komu leży na sercu dobro lotnictwa cywilnego, tym się nie denerwuje? My także... I podobnie nasi koledzy z „Ekspressu Wieczornego”, którzy bynajmniej kaczki dziennikarskiej nie puszczili; pierwsze zdanie owej informacji zaczynało się bowiem od słowa: „Prawdopodobnie” i zawierało m. in. zwrot: „za kilka lat”. Potem dopiero nastąpiły w informacji rzeczowe argumenty, dlaczego właśnie w Rzeszowie. A więc, że ojcowie miasta są przychylni, że tamtejsze lotnisko łatwo da się przystosować do potrzeb szkoły, że jest doskonałe zaplecze techniczno-naukowe w postaci miejscowego przemysłu oraz Politechniki Rzeszowskiej.

Wszystko to szczerą prawdą. Zorganizowany bowiem z inspiracji Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego specjalny zespół roboczy dla opracowania profilu i zdecydowania o miejscu lokalizacji szkoły, zwrócił m.in. uwagę na Rzeszów. Zespół przeprowadził nawet wizję lokalną oraz wstępne pertraktacje z zainteresowanymi władzami i instytucjami w Rzeszowie.

Poważnym konkurentem dla Rzeszowa — jeśli chodzi o miejsce lokalizacji — było Krosno. Konkurentem na tyle nieantagonistycznym, że Krosno to przecież także ziemia rzeszowska. Poza tym ma ono również poważne atuty w postaci lotniska z odpowiednim zapleczem techniczno-administracyjnym oraz... tradycje. Tutaj bowiem w latach pięćdziesiątych funkcjonowało z powodzeniem Centrum Wyszczolenia Lotniczego, które przejęło schedę i zaszczytną rolę po Wrocławiu. Co prawda po paru latach Centrum to zmarło na tyle śmiertelnie ostateczną, co nienaturalną, ale nie z winy Krosna; teraz zupełnie dobrze prosperuje tam Centrum Wyszczolenia Spadochronowego, które po ewentualnym zainstalowaniu cywilnej szkoły lotniczej trzeba może by rugować? Co jeszcze raz potwierdza regułę, że łatwiej coś zlikwidować lub zepsuć, niż przywrócić do życia lub naprawić.

Potwierdza też heraklitowską teorię o bezwzględnej i wiecznej zmienności wszystkich rzeczy. Bo Krosno dzisiejsze, to już nie to Krosno dnia wczorajszego. „Panta rei” wycisnęło więc piętno również na poszukiwaniach miejsca dla lokalizacji szkoły. Narodził się wariant trzeci. Postanowiono mianowicie przymierzyć się jeszcze do dęblińskiej „Szkoły Orląt”. Wstępny rekonesans wskazywał na przychylną kompetentnych protektorów lotnictwa cywilnego. Logika rozumowania też: teoretycznie „Szkoła Orląt” ma najwięcej atutów.

Z filozoficznego punktu widzenia wszystko jest w jak najlepszym porządku. Nawet teoria o walce przeciwieństw na tle nieantagonistycznych sprzeczności też by tu, jak ułaj, pasowała. Pertraktacje trwają. W oparciu o argumenty, jakie padają przy tej okazji z różnych stron, można by opracować obszernie studium na temat mnogości poglądów

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

SPORT LOTNICZY NA ŚWIECIE

SPORT SMIGŁOWCOWY

Takie same trudności, jakie z organizacją mistrzostw świata w USA ma Komisja Akrobacji, zasygnalizowała również Międzynarodowa Komisja Wiroplatuwa w odniesieniu do III Śmigłowcowych Mistrzostw Świata, też zaplanowanych w USA na rok 1976. Tu sytuacja wygląda gorzej — na razie nikt nie wyraził chęci przejęcia organizacji tej imprezy od USA.

OLIMPIJSKIE PERSPEKTYWY

Wśród wielu istotnych wniosków, zgłoszonych przez Międzynarodową Komisję Spadochronową, na uwagę zasługują dwa: propozycja ponowienia starań o włączenie sportu spadochronowego do programu Igrzysk Olimpijskich oraz apel o zwrócenie się do IATA o wprowadzenie ulg taryfowych na liniach lotniczych czy przewoźnictwa spadochronowego. W dyskusji nad pierwszym z tych wniosków przypomniano, że FAI już niejednokrotnie po wojnie występowała do Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego o włączenie do Igrzysk Olimpijskich tak szybownictwa jak i sportu spadochronowego, jednak stanowisko MKOI. było zawsze takie samo: dąży się do ograniczenia, a nie powiększenia liczby dyscyplin olimpijskich, bowiem olimpiady i tak już przerodziły się w gigantyczne przedsięwzięcia, w których idee olimpijskie zostały mocno wynaturzone. Zwrócono także uwagę na fakt, że nie można pominąć trudności, jakie mogłyby się wyłonić w związku z przepisami o amatorstwie: istotnie, trudno byłoby skompletować silną olimpijską reprezentację szybowcową czy spadochronową, złożoną wyłącznie z ludzi nie pracujących zawodowo w lotnictwie. Prezydent FAI, B. Dupérier, wyraził interesujący pogląd, że może właśnie Hang Gliding (lotnie) ma największe spośród dyscyplin lotniczych szanse znalezienia się wśród sportów olimpijskich, zwłaszcza wobec powiązania lotnictwa z jazdą na nartach.

SPORT RAJDOWO-NAWIGACYJNY

Jednym z głównych przedmiotów zainteresowania Międzynarodowej Komisji Lotnictwa Ogólnego były trzy

imprezy rajdowo-nawigacyjne, jakie czekają pilotów samolotowych w 1975 i 1976 r. Od szeregu lat rozgrywano w państwach skandynawskich międzynarodowe zawody samolotowe tzw. formuły nordyckiej, w których udział, zgodnie z regulaminem, biorą piloci solo — bez towarzysza na pokładzie — na samolotach jednosilnikowych. W roku bieżącym zawodom tym nadano rangę I Mistrzostw Świata Samolotów Lekkich.

Istnieje również w nomenklaturze FAI inna impreza samolotowa p.n. rajdowych mistrzostw świata, w których klasyfikacje zawodników ustala się w cyklu dwuletnim, na podstawie wyników uzyskanych w kilku międzynarodowych, ale o znaczeniu lokalnym imprezach, wytypowanych jako zawody zaliczane do mistrzostw świata. Mistrzostwa te nie zyskały jednak zbyt wysokiej rangi, sprawdzały się bowiem głównie do współzawodnictwa francusko-włoskiego. Wynikało to z faktu, że większość imprez, w których zawodnicy zdobywali punkty do klasyfikacji ostatecznej, odbywała się na terenie tych dwóch państw. Każda z imprez trwała krótko, zaledwie 2-4 dni i praktycznie biorąc przelot ewentualnych uczestników z bardziej odległych zakątków Europy (nie mówiąc już o innych kontynentach) do miejsca zawodów i z powrotem trwał niewiele krócej niż cała impreza. Powołano zatem specjalną grupę roboczą, której zadaniem jest modyfikacja zasad rozgrywania mistrzostw pod kątem zwiększenia ich atrakcyjności dla pilotów różnych państw.

Największym zainteresowaniem cieszy się od dawna trzecia międzynarodowa impreza samolotowa — Europejski Lot FAI. Lot ten rozgrywany w zasadzie co dwa lata na długiej, prowadzącej przez kilka państw trasie, gromadzi zazwyczaj na starcie liczną stawkę pilotów. W 1976 r. trasa zawodów będzie wiodła z Graz (Austria) przez Włochy, Szwajcarię, Hiszpanię do Paryża. Próżno by wypatrywać na trasie tego Lotu samolotów ze znakami SP (wystarczy stwierdzić, że założona wstępnie na przyszłoroczne zawody minimalna prędkość przelotowa wynosi 220 km/h). Godzi się jednak przypomnieć, że trzy polskie załogi na samolotach Jak-18 uczestniczyły jednak w pierwszym Europejskim Locie FAI, rozegranym w 1959 roku...

JANUSZ KRASICKI



Nowy rajdowy samolot francuski MS-893 „Rallye Comodore” z silnikiem o mocy 160 KM. Niżej: Jedna z lotni australijskich. Zdjęcia: J. Krasicki (2), B. Koszewski (1), „Aerokurier”, „Aviation Magazine”



odnośnie przyjęć, szkolenia i ogólnej rotacji personelu latającego...

A tymczasem... I tu dochodzimy do drugiej okoliczności determinującej niniejsze rozważania.

Zyczliwi i niewątpliwie przychylny lotnictwu cywilnemu redaktor Jacek Natanson opublikował najpierw w „Życiu Warszawy”, a potem w „Życiu Gospodarczym”, pokrywające się z prawdą informacje na temat niedoboru personelu latającego w lotnictwie cywilnym. Jedynym „producentem” pilotów cywilnych jest Aeroklub PRL, w stosunku do którego pozostałe rodzaje lotnictwa cywilnego prowadzi wręcz rabunkową politykę i kaperują (przynajmniej: brzydkie słowo!) personel latający.

Ostatnio nie dotyczy to tylko Polskich Linii Lotniczych LOT, które na zasadzie dżentelmeńskiej placą Aeroklubowi PRL po 300 tysięcy złotych za każdego zwerbowanego dla siebie pilota. Piszemy „dżentelmeńskiej”, albowiem nie istnieje żaden poparty należyty argument przepis, który by do tego obowiązywał. Ot, chociażby taki, jak w odniesieniu do klubów sportowych, które przy rotacji zawodników jakos się z nakładów zainwestowanych w szkolenie rozliczają. Jednakże, żeby nie było złudzeń: przepis taki mógł w sposób istotny zapobiec obecnej sytuacji parę lat temu. Związka, gdy Aeroklub PRL część uzyskanych tą drogą środków finansowych mógł przeznaczyć na stworzenie swym pilotom, a zwłaszcza instruktorom, takich warunków, w których odcho- dzenie z Aeroklubu byłoby dla nich mniej atrakcyjne. Jako się jednak rzekło — „panta rei”. Teraz więc i to już by chyba niewiele pomogło. Co nie oznacza, że sprawy tej, mimo wszystko, nie należy czym prędzej uregulować.

Ale wracając do sprawy: co ze szkołą?

Jak poinformowano nas w Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego (który z uwagi na niedysponowanie w przeszłości stosownymi kompetencjami ma prawo czuć się teraz chwilami jak przysłowiowy ślusarz obarczony przewinieniami kowala), sprawa się rychło roz-

strzygnie. O ostatecznym terminie, który oznaczać będzie, że „kości zostały rzucone”, zdecyduje już tylko definitywne „tak”, lub „nie” na sformułowaną jesienią ub. r. propozycję zorganizowania szkoły w oparciu o bazę dęblińską. Bo — nie wnikając w szczegóły — wiele okoliczności wciąż jeszcze przemawia „za” i wiele „przeciw”. W ruchu są argumenty różnego kalibru. Z chwilą jednak, gdy padnie owo sakramentalne „tak”, lub „nie” sprawa powinna rozstrzygnąć się szybko. Bo sam schemat organizacyjny szkoły oraz profil, zakres i charakter nauczania są prawie od dwóch lat gotowe.

Z możliwością lokalizacji samej szkoły w każdej z trzech branych pod uwagę miejscowości, wydaje się także nie istnieć problem nakładów inwestycyjnych, albowiem gotowe są ponoć w nich partycypować, gdy zajdzie tego potrzeba, wszystkie zainteresowane rodzaje lotnictwa. W ścisłym porozumieniu z tymi ostatnimi opracowany został dość precyzyjny harmonogram szkolenia, pokrywający się z ogólnym zapotrzebowaniem na pilotów i mechaników do 1990 r. włącznie. Jako generalną wytyczną do szkolenia przyjęto założenie, że szkoła wypuszczać będzie pilotów zawodowych II klasy z wylatanymi 150 godzinami, a więc takich, którzy stosunkowo szybko będą się mogli zaadaptować w poszczególnych rodzajach lotnictwa.

Autorom tej koncepcji, ujętej w bardzo obszernym dokumencie, można chyba zarzucić — jak na razie — tylko jedno: zbyt daleko posunięty optymizm. Związka w pierwszej fazie ich pracy. Bo aż serce boli, gdy patrzeć na niektóre założenia ujęte w dokumencie; założenia słuszne, lecz już — niestety — nieaktualne. Bo oto np. według tych założeń ponad 70 pilotów i ponad 20 mechaników miało opuścić szkołę już w tym (1975) roku...

Jedno wszak pozostaje na pocieszenie, a mianowicie przysłowie: lepiej trzy razy przemyśleć, niż raz źle przyciąć. Oby się sprawdziło. A przekonać się o tym będzie można chyba jeszcze w tym roku.

WIKTOR WIONCZEK



To niecodzienne zdjęcie balonu niech przypomni nam raz jeszcze o renesansie sportu balonowego na świecie.

nasza ankieta

CZYTELNICY O „SKRZYDLATEJ”

Drukujemy w tym numerze Ankieta, zwracając się do naszych Czytelników z prośbą o jej wypełnienie. Ankieta pomoże nam w zorientowaniu się, jak nas Czytelnicy oceniają i co chcieliby wiedzieć przede wszystkim na łamach „Skrzydlatej Polski”. Będzie ona dla redakcji cenną wskazówką przy redagowaniu pisma.

Pytania w ankiecie nie są, naszym zdaniem, trudne. W większości wymagają tylko podkreślenia jednej z podanych odpowiedzi. Przy kilku pozostałych zależaloby nam najbardziej na związkach dwu-, trzydaniowych wypowiedziach. Jeżeli Wasze oceny i propozycje nie mieszczą się w zestawie ankietowych pytań, prosimy o dołączenie do niej szerszych wypowiedzi.

Wypełnioną ankietę należy wyciąć i przesłać w kopercie pod adresem redakcji. Jeżeli ktoś nie chce niszczyć sobie egzemplarza numeru, może Ankiety nie wycinać, a odpowiedzi udzielić na oddzielnej kartce papieru, według kolejno numerowanych pytań.

Ankieta jest anonimowa. Można podawać imię i nazwisko oraz adres lub nie. Ale wśród Czytelników, którzy wezmą udział w naszej Ankiecie i umieszczą na kopercie swoje nazwisko (lub godło) i adres, rozlosujemy następujące nagrody:

2 ZEGARKI NA RĘKĘ
10 BONÓW KSIĄŻKOWYCH PO 50 ZŁ

50 KSIĄŻEK LOTNICZYCH wydanych przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

1 BILET LOTNICZY, tam i z powrotem, w sieci krajowych połączeń PLL LOT — nagroda Polskich Linii Lotniczych LOT.

A. CZYTASZ „SKRZYDLATĄ”, PONIEWAŻ INTERESUJĄ CIĘ (odpowiednie podkreślić):

- Lotnictwo sportowe
a. modelarstwo
b. szybownictwo
c. spadochroniarstwo
d. sport samolotowy
e. sport balonowy
- Lotnictwo cywilne
a. transport
b. lotnictwo gospodarcze
c. lotnictwo sanitarne
d. usługi lotnicze
- Lotnictwo wojskowe (militaria)
a. w kraju
b. za granicą
- Technika lotnicza
a. przymysł
b. konstrukcje współczesne
c. konstrukcje historyczne
- Technika kosmiczna (rakietowa)
- Astronautyka
- Historia lotnictwa
a. Polski
b. świata
- Literatura lotnicza (opowiadania, wspomnienia)
- Konstrukcja samolotów
a. lekkie konstrukcje klasyczne
b. ciężkie

B. KTÓRE RUBRYKI I DZIAŁY CZYTASZ — PRZEGLĄDASZ NAJCHĘŚCIEJ (odpowiednie podkreślić):

- Na horyzoncie
- Z lotu po kraju
- Z lotu po świecie
- Polska z lotu ptaka
- Nasze rozmowy
- Głosy i odgłosy
- Reportaże — relacje krajowe
- Fotoreportaże
- Sylwetki lotników
- Sport — aerokluby
- W zasięgu skrzydeł
- LOT-NOWINY
- Korespondencje z zagranicy
- Co nowego w astronautyce
- Modelarstwo
- Klub 1:72
- Klub Amatorów-Konstruktorów (KAK)
- Opowiadanie — wspomnienia
- Zachwyty i niepokoje
- Mała encyklopedia lotników polskich
- Recenzje książkowe
- Artykuły popularno-techniczne
- Konstrukcje zagraniczne
a. samoloty z lat wojny
b. współczesne samoloty świata
c. łamusa
- Rakietą po świecie
- Rozrywki (krzyżówki itp.)
- Korespondencje (listy)
- Kronika
- Humor (m.in. rys. W. Fuglewicza)
- Klub „Iskra”
- Pocztą lotniczą

C. CZYTASZ — PRZEGLĄDASZ „SKRZYDLATĄ” (odpowiednie podkreślić):

- Z przyzwyczajenia
- Z ciekawości
- Z chęci pogłębienia wiedzy

D. ZALETY — WADY — AUTORZY

- Jakie są największe wady „Skrzydlatej”?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Ankieta prosimy przesłać pod adresem:

„SKRZYDLATA POLSKA”

ul. Widok 8

00-023 Warszawa

z dopiskiem ANKIETA

Czy uważasz „Skrzydlatą” za swoje czasopismo? (odpowiednie podkreślić):

- tak
- nie
- częściowo

48. Jakich autorów piszących w „Skrzydlatej” wyróżniasz szczególnie za interesujące publikacje? (prosimy wymienić 3-4 nazwiska albo pseudonimy lub skróty literowe)

.....

.....

.....

.....

49. Czy poziom publikacji w „Skrzydlatej” jest Waszym zdaniem (odpowiednie podkreślić):

- zbyt fachowy (trudny)
- odpowiedni
- zbyt popularny

E. SZATA GRAFICZNA (odpowiednie podkreślić):

50. Czy zadowala Cię obecna szata graficzna „Skrzydlatej”?

- tak
- nie

51. Czy odczuwasz brak ilustracji w czasopiśmie (zdjęć, rysunków, wykresów itp.)?

- tak
- nie

52. Czy podoba Ci się pierwsza strona okładki „Skrzydlatej”?

- tak
- nie

F. KOLPORTAŻ — PRENUMERATA

53. W jaki sposób otrzymujesz „Skrzydlatą”? (odpowiednie podkreślić):

- prenumeruję
- kupuję stale w tym samym kiosku — mam całe tygodnie odłożone — nie mam odłożonej
- szukam w kioskach
- otrzymuję w inny sposób

54. Ile osób czyta Twój egzemplarz „Skrzydlatej”? (odpowiednie podkreślić):

- dwie
- trzy
- cztery i więcej

55. W którym dniu tygodnia ukazuje się „Skrzydlatą” w kioskach w Twoim miejscu zamieszkania? (odpowiednie podkreślić):

- sobota
- niedziela
- poniedziałek
- wtorek

56. Czy kompletujesz roczniki „Skrzydlatej”? (odpowiednie podkreślić):

- tak
- nie

G. DANE O CZYTELNIKACH

57. Czytelnikiem „Skrzydlatej” jestem (odpowiednie podkreślić):

- ponad rok
- ponad trzy lata
- ponad pięć lat
- dziesięć lat
- ponad piętnaście lat
- od początku

58. Wiek

.....

59. Płeć

.....

60. Zawód

.....

61. Wykształcenie: podstawowe, średnie, wyższe

62. Miejsce zamieszkania: miasto wojewódzkie, powiatowe, mniejsze, wieś.

ADRES

Imię i nazwisko (lub godło)

.....

ulica

nr

nr kodu pocztowego i miejscowość



Trzydziestoosobowa „gwiazda” w wykonaniu spadochroniarzy rodzimych

SPADOCHRONOWA AKROBACJA ZESPOŁOWA

Spadochronowa akrobacja zespołowa (Relative Work) — poprzedzona dwiema rozgrywkami o Puchar Świata — weszła wreszcie na stałe do programu imprez Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Uchwalony został regulamin międzynarodowy oraz zatwierdzony program I Mistrzostw Świata w Spadochronowej Akrobacji Zespołowej (Relative Work). Ich organizacja, jak wiadomo, powierzona została Aeroklubowi Republiki Federalnej Niemiec. Odbędzie się one w miejscowości Warendorf, w dniach 4—12 września 1975 roku.

Nie sposób tu omówić wszystkie szczegóły przepisów, regulujących sposób przeprowadzania zawodów. Przypomnę tylko, że mistrzostwa obejmą dwie odrębne konkurencje: 10-osobową i 4-osobową.

W konkurencji 10-osobowej — skoczkowie, opuszczając pojedynczo statek powietrzny na wysokości 3000 m, muszą w swobodnym spadaniu złączyć się wzajemnie chwytami w koło, z głowami zwróconymi do środka koła, tworząc w ten sposób 10-osobową „gwiazdę”. Formacja ta utrzymana musi być przez przynajmniej 5 sekund tak, aby była wyraźnie widoczna z ziemi, po czym skoczkowie rozłączają się i lądują pojedynczo. Maksymalny dozwolony „czas pracy”, licząc od chwili opuszczenia statku powietrznego przez pierwszego skoczka do chwili włączenia się ostatniego skoczka do formacji, wynosi 40 sekund.

W konkurencji 4-osobowej — skoczkowie opuszczają statek powietrzny na wysokości 2500 m, aby

utworzyć najpierw formację wyjściową, którą jest zawsze 4-osobowa „gwiazda”. Z kolei skoczkowie rozłączają się, wykonując każdy salto w tył, aby nadal w swobodnym spadaniu złączyć się znowu wzajemnie chwytami za ręce lub nogi i utworzyć jedną z ustalonych formacji końcowych. Jest ich sześć: gąsienica, Y, kanadyjskie T, gwiazda Murphy'ego, płatek śniegu, diament. Formacja końcowa utrzymana musi być wyraźnie przez przynajmniej 3 sekundy, po czym skoczkowie rozłączają się i lądują pojedynczo.

W obu konkurencjach drużyny wykonują po 10 kolejek skoków, przy czym dla zaliczenia konkuren-

cji wykonać trzeba przynajmniej 6 kolejek. Spadochrony skoczków podchodzących do lądowania muszą być całkowicie otwarte na wysokości nie mniejszej jak 400 m nad ziemią.

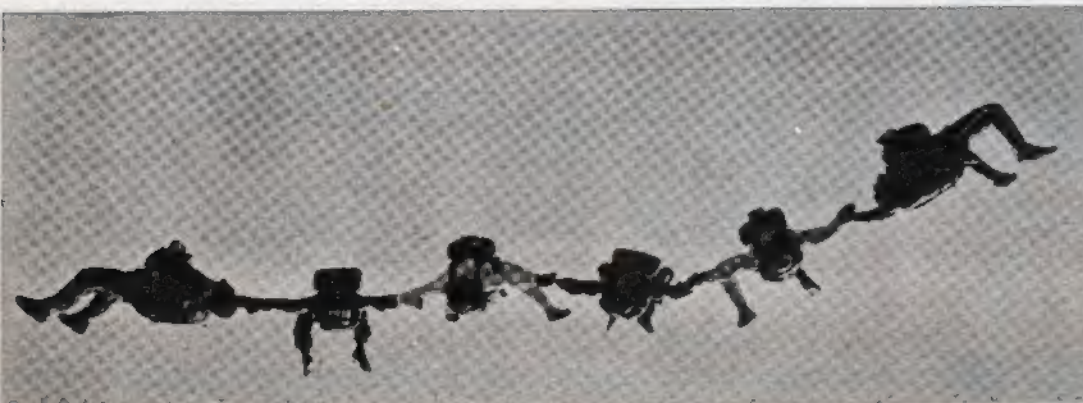
Konkurencje, jak widać, nad wyraz efektowne i trudne zarazem. W Mistrzostwach Świata w Spadochronowej Akrobacji Zespołowej w Warendorf ma zamiar wziąć udział również reprezentacja Polski. Grupa czołowych naszych skoczków rozpoczyna już zaprawę i treningi pod okiem najlepszych instruktorów, jakimi dysponują nasze aerokluby.

STANISŁAW MAKSYMOWICZ

Końcowy moment formowania się „gwiazdy” 10-osobowej. Zdjęcia: „Aerokurier”, „Der Adler”, „Krylia Rodiny”.



Zespołowa ewolucja skoczków spadochronowych w powietrzu to cecha nowej dziedziny w sporcie lotniczym, jaką jest Relative Work.



WZASIĘGU SKRZYDEŁ

KOMISJA SZYBOWCOWA OBRADUJE

Komisje specjalistyczne Aeroklubu PRL są doradczym ciałem Zarządu Głównego tego stowarzyszenia. Jedną z nich, Komisja Szybowcowa, zajmuje się sprawami sportowymi, technicznymi, wyszkoleniowymi i sprzętowymi w szybownictwie. Zasięg tematyczny jest więc duży (za duży!), a poszczególnych zagadnień olbrzymia (zbyt wielka) liczba.

Komisja, to dwunastu wybranych przez ZG APRL specjalistów, których decyzje mają duży, jeśli nie zasadniczy wpływ na kształt naszego szybownictwa. Są to ludzie dobrze znani lotniczej społeczności, posiadający olbrzymią wiedzę przedmiotu, wybitni praktycy, ludzie odpowiedzialni i godni zaufania. Poza swą społeczną działalnością w Komisji niemal wszyscy pracują zawodowo w lotnictwie, w tym część w lotnictwie sportowym.

I oto jesteśmy na jednym z posiedzeń Komisji. Jest godzina dziesiąta. Rozpoczynają się obrady. Z przyczyn obiektywnych nie ma któregoś tam członka. Z tych samych powodów przybędzie nieco później przewodniczący. Obrady prowadzi w zastępstwie ktoś inny. Lista spraw do rozpatrzenia jest długa. Prezentujemy niektóre.

Oto obszernie pismo sekcji szybowcowej Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, sygnalizujące niepokojące objawy w działalności szybowcowej w Zielonej Górze. Wnikliwe rozpatrywanie sprawy. Krzyżują się opinie. Trzeba zrobić wszystko, by pomóc AZL, i to tak, aby doskonale położenie geograficzne Zielonej Góry mogło być w pełni wykorzystane do długich przelotów szybowników. Przybywających tu także z innych regionów kraju.

Analiza wyników szkoleniowo-sportowych w Aeroklubie PRL za ubiegły rok. Mimo niekorzystnej pogody kształtują się one w granicach średniej za ostatnich 5 lat. Oprócz osiągnięć — rezultaty dalekie od zadowalających. Zbyt mało pilotów wyszkolonych podstawowo, za mało wykonanych przelotów i zdobytych odznak. Nieustający problem braku kadry instruktorskiej. Nie załatwiona dotąd sprawa fotograficznej kontroli punktów zwrotnych. Niedostatek w infrastrukturze aeroklubów regionalnych itp. Ożywiona dyskusja, próba rzetelnej oceny i szukanie dróg poprawy. Specjalne podziękowanie Komisji dla CWL Leszna oraz Aeroklubów Łódzkiego i Jeleniogórskiego za wyniki w ubiegłym roku.

Przybywa zagoniony przewodniczący. Kolejny punkt porządku: zaproszenie kandydatury do Medalu im. Cz. Tańskiego — szybowcowego wyróżnienia roku Aeroklubu PRL.

Na obrady przybywa wiceprezes ZG APRL, ale niektórzy z uczestników obrad zaczynają się wierać na krzesłach. Spiesz się im do innych obowiązków w odległych regionach kraju, a tu czas zaczyna się niemiłosiernie wydłużać. Tymczasem przyspieszyć obrady trudno. Każdy ma prawo do wypowiedzenia swojego poglądu. A spraw ważnych, niejednoznacznych i spornych jest немало, ba, w trakcie dyskusji coraz więcej.

Kolejny temat — II Międzynarodowe Zawody Szybowcowe Kobiet FAI w Lesznie. Ku zadowoleniu Komisji zgłoszyły się doń już 24 pilotki z 14 państw. To pierwszy sukces organizatora. Związanych z zawodami spraw jest jednak ogromna moc. Trzeba się przynajmniej ustosunkować do niektórych z nich.

Sprawy szybownictwa światowego i ustaleń w zakresie stanowiska, jakie ma reprezentować przedstawiciel Aeroklubu PRL na Komisji Szybowcowej FAI w Paryżu — na którą właśnie się wybiera — to też ważny punkt obrad, nad którym nie można przejść z lekkim sercem do porządku dziennego.

Tymczasem salę obrad opuszczają co pewien czas ci, którzy z przyczyn obiektywnych muszą odjechać bądź odlecieć do swojego miasta, do innych obowiązków.

Spraw do rozpatrzenia jest jeszcze wciąż cały worek. Choćby takie jak rozgrywanie tegorocznych szybowcowych mistrzostw Polski po raz pierwszy w dwóch klasach — otwartej i standard. Kto ma latać na „Jantarach”, a kto na „Fokach”? Jakże w nowej sytuacji przyjąć kryteria awansu do kadry narodowej? Stosować dotychczasowy czy zatwierdzić nowy regulamin zawodów?

Nieustannie krzyżują się więc opinie, ścierają się stanowiska. Nie brak śpiewów ostreń i ocen skrajnych. Nie ma bowiem spraw łatwych czy nieważnych. Decyzje zapadają jednak kolektywnie, z pełnym przeświadczeniem o ich obiektywności i słuszności. Ostatnie ze spraw mogą być jednak tylko przedyskutowane. Na ich przegłosowanie i zatwierdzenie brak już quorum członków. Z przyczyn obiektywnych musieli przedtem opuścić salę. Zbliżyła się godzina siedemnasta. O tej porze przewodniczący może już tylko rozłożyć ręce. By jednak dokończyć nie wyczerpany porządek dzienny, zapada decyzja zwolnienia nadzwyczajnego posiedzenia Komisji.

Nadmiar spraw nie sprzyja spokojnemu działaniu. Istnieje potrzeba odciążenia dotychczasowych komisji poprzez powołanie nowych organów specjalistycznych Aeroklubu PRL.

Nielatwe, ale jakże potrzebne i pożyteczne jest i powinno być życie społecznika w lotnictwie sportowym.

Haluy

Jimmy na lotnisku

Słyszając o przechwałkach niektórych instruktorów, twierdzących „że nawet małpę można nauczyć latać”, i ja — pięcioletni szympanz z plockiego ZOO — postanowiłem zażyć rozkoszy bujania w przestworzach. W związku z tym wybrałem się 1 kwietnia na lotnisko. A oto moja skromna relacja z tej wyprawy.

Szympanz JIMMY



Przyjechałem na lotnisko. Najwyższa pora, by rozpocząć sezon lotny.



Chyba jednak zdecyduję się na „Witkę”.



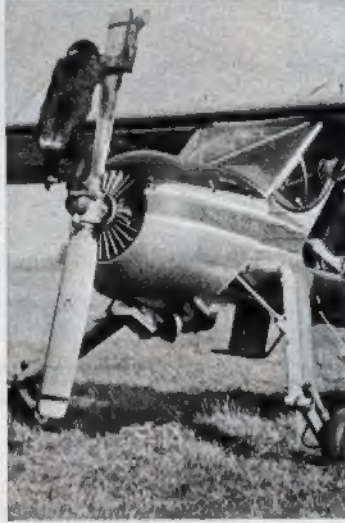
Trochę teorii przed lotem nie zawodzi.



Na drugim fotelu może i wygodniej, ale nie po to przyjechałem na lotnisko.



Przed lotem muszą sprawdzić olej...



...i zapalić śmigło.



No, nareszcie za sterami. Za chwilę start. Ostatnie wskazówki instruktora. — Tak, tak, dam sobie radę. Przecież nawet małpę można nauczyć latać...
Zdjęcia: TADEUSZ JAWORSKI



LOTNIA NASZA MIŁOŚĆ

Piszę ten list w iniermii swoim oraz mego kolegi ze „szkolnej ławy” — Rysiek. Oba jesteśmy starymi czytelnikami „Skrydlatej Polski” niemal od pierwszych numerów po jej reaktywowaniu się w Polsce Ludowej.

Z lotnictwem, a nawet z lataniem zetknąłem się jeszcze przed wojną, oczywiście lataniem wiedzy tylko jako pasażer, było to w 1938 r., gdy jakimś cudem udało mi się nakłonić rodziców do kupna biletu na lot propagandowy. Pamiętam do dzisiaj, gdy uszczęśliwiony w sa dużej „kominiarce” i lotniczych okularach gramoliłem się do otwartej kabiny niezapomnianego skośnopłatowca RWD-8. Po wyjściu z kabiny długo jeszcze odprowadzałem wzrokiem kołujący do hangaru samolot (byłem ostatni w kolejce), zasłuchany w warokt pracującego na obrotach silnika.

Po wojnie moje marzenia częściowo się spełniły, gdyż w 1948 r. będąc studentem Politechniki Gdańskiej, ukończyłem szkolenie szybowcowe w nie istniejącej już dzisiaj szkole szybowcowej w Polichnie koło Chęcin w woj. kieleckim, a następnie do 1950 r. latałem jako pilot szybowcowy na treningach w Aeroklubie Gdańskim.

Tyle moich osobistych, trochę wzruszających dla mnie wspomnień. Drogi do lotnictwa ukiadała się różnie, ale jedno jest pewne: jeśli już raz kogós natura obdarzyła tęsknotą do skrzydeł, to umiowanie lotnictwa pozostaje na zawsze. Niestety, nie wszystkim entuzjastom lotnictwa udało się przeżyć prawdziwą podniebną przygodę.

Czytając „Skrydlatą”, z dużym zadowoleniem powitałem powstanie pod jej patronatem Klubu Amatorów Konstruktorów, bo tak ja, jak i wspomniany na początku mój kolega Rysiek, myśleliśmy już od dawna o zbudowaniu własnego prostego szybowca typu szkolnego, do wykonywania lotów zboczowych lub holowanych za samochodem. Układ dwupłatowy (uszywnionego lin-kami) przyszedł nam do głowy na myśl o możliwości uzyskania mniejszej rozpiętości oraz z uwagi na dużą wytrzymałość tego układu, pozwalającą na stosowanie mniej odpornych materiałów. Wykonany w skali 1:5 latający model tego szybowca odznaczał się dobrą statecznością w locie, jak też niezłymi osiagami, pomimo stosunkowo dużej masy własnej.

Zasadniczy zwrot w tych poczynaniach przyniosła „Skrydlatą Polska”, zamieszczając w kwietniowym 18 numerze z 1973 r. bogato ilustrowany artykuł o lotniach z płatem typu Rogallo. Trudno było nie pokusić się o zbudowanie tak prostej i nieskomplikowanej technologicznie konstrukcji.

Budowa modelu (w oparciu o zamieszczone zdjęcia i opis), o powierzchni 1 m² z bambusa, trwała dwa wieczory. Model po wyważeniu i wyholowaniu przy odpowiednim wietrze, kiedy wzniósł się jak latawiec na wysokość ok. 50 m, po odcięciu wykorywał ładne, majestatyczne loty.

To zadecydowało. Po opracowaniu konstrukcji i sporządzeniu niezbędnych rysunków przystąpiliśmy do kompletowania materiałów, a następnie do budowy. Swoją pierwszą dużą lotnię wykonał pod koniec sierpnia 1973 r. Była to konstrukcja drewniana o powierzchni nośnej 20 m². Pokrycie z folii igielitowej, klejonej specjalnym klejem do tego typu folii, tzw. „igolem”.

Pierwsze próby latania, ze względu na zbyt płaskie zbocza, które mieliśmy do dyspozycji (wykorzystywaliśmy ścierniska po skoszeniu żyta), nie były zbyt rewelacyjne, pomimo to daly bardzo dużo doświadczeń, co do sposobu regulacji i wyważenia lotni oraz obchodzenia się z nią. Mieliśmy sporo kłopotów z uzyskaniem odpowiedniej prędkości przy starcie z rozbiegu, gdyż lotnia podrywała zbyt wczesnie pilota, wchodząc samoczynnie na zbyt duży kąt natarcia i traciła prędkość. Zmiana wyważenia i regulacji linkami prowadziła znowu do tendencji wchodzenia w lot nurkowy. Jedną z przyczyn był flatter krawędzi spływu.

Pierwsze loty ślizgowe udało nam się dopiero po wklejeniu w folię listewek usztywniających i tłumiących jej toptanie oraz po zastosowaniu innej techniki startowania, która polegała na tym, że lotnia była w czasie startu dodatkowo jeszcze pchana z tyłu, co powodowało odrywanie się pilota od ziemi i nabieranie wysokości w stosunku do zbocza, następnie lotnia przechodziła w poprawny lot ślizgowy o kącie ślizgu równym ok. 25°.

Zbyt małe i płaskie zbocza ograniczały jednak długość lotów do ok. 30–40-metrowych właściwie skoków, wykonywanych na wysokości 1,5–2 m nad ziemią, chociaż z dużego i bardziej stromego wzniesienia loty z powodzeniem mogliby mieć i po kilkaset metrów.

Oglądając i czytając reportaże z lotów kolegi Lutkowskiego z Czeszochowy oraz z lotów lotni za granicą, doszliśmy do przekonania, że lotnia jest sprzętem, na którym można wykonywać loty i to loty dostarczające niepowtarzalnych przeżyć i emocji w rzeczywistości bezpośrednim kontakcie z powietrzem, kiedy na rozpostartym nad głową tagiu można zawisnąć, bez poetyckiej przenośni, „na skrzydłach wiatru”. Jednak nie jest to sprawa ani tak prosta, ani tak łatwa, jakby na pierwszy rzut oka mogło się zdawać.

O powodzeniu decydują dwie rzeczy: odpowiednie warunki terenowe, no i poprawnie zbudowana oraz wyważona lotnia, o pewnej i niezawodnej wytrzymałościowo metalowej konstrukcji, z odpowiednio wykonanym, składanym do transportu pod górę pokryciem, z mocnej i lekkiej tkaniny. Folia naszym zdaniem raczej niezbyt się do tego nadaje. Biorąc to pod uwagę przystąpiliśmy do budowy lotni Nr 2 z rur duralowych (które udało nam się kupić w... Centrall Opatowie, prowadzącej dodatkowo sprzedaż armatury sanitarno-wodociągowej) z zastosowaniem pokrycia z ortalonu. Prace przy lotni są na tyle zawiązane, że w tym sezonie może uda się nam rzeczywiście naprawdę polatać, w co staramy się nie wątpić. Loty też chcemy wykonywać w bardziej odpowiednim do tego celu terenie.

Czytając w „Skrydlatej” o kolejnych zgłoszeniach amatorów-konstruktorów, zdecydowałem się z kolegą współkonstruktorem lotni na napisanie tego listu wraz z próbą o przyjęcie nas w szeregi Klubu Amatorów Konstruktorów.

Ryszard Hubisz, lotnia i zbocze. Zdjęcia z lotów okazały się nie najlepsze.



Oba jesteśmy z zawodu inżynierami i pracujemy jako konstruktorzy w przemyśle okrętowym.

Na zakończenie chęlibyśmy jeszcze wspomnieć o naszych próbach startu z wody, na lotni zaopatrzonej w pływaki (zrezygnowaliśmy z zastosowania nart wodnych ze względu na posiadany do dyspozycji sprzęt).

Będąc członkami klubu pletwonurków przy Stoczni Gdańskiej, przeprowadziliśmy próby w lipcu 1974 r. na obozie pletwonurków nad jeziorem Wdzydze w powiecie kościerskim.

Niestety, w warunkach bezwietrznych łódź holująca nie osiągnęła prędkości potrzebnej do startu. Przy próbie holowania pod wiatr lotnia z pilotem (podjął się tego zadania kolega Rysiek) wystartowała co prawda z wody, jednak na skutek porywistego wiatru i zawirowań oraz nagłego poddmuchu z boku, lecąc na wysokości 1,5 m, przeżyła się zaczepiając skrzydłem o wodę i chociaż nie uległa jakiemś widocznemu uszkodzeniu, ze względu na zbyt trudne warunki oraz dużą falę zaniechaliśmy dalszych startów, a był to niestety ostatni dzień obozu. Pogoda w lipcu jakoś nie dopisała, nie akaplać deszczu i porywistych wiatrów. Należałoby też podkreślić nadspodziewanie wielką żywotność wykonanej z drewna lotni typu miękkołata, gdyż uszkodzenie pojedynczej tyczki konstrukcji nośnej nie jest właściwie żadnym problemem. Bardzo łatwo ją naprawić lub wymienić na nową, przy posiadaniu odpowiedniej ilości zapasowych (długość pojedynczego pręta konstrukcji wynosi 6 m, składa się on z dwóch 3 m. elementów połączonych rurkami aluminiowymi).

Mam nadzieję, że Redakcja nie weźmie mi za złe tego chyba przydługiego listu, ale jak się zaczęło pisać, to już trudno było ograniczyć się do paru lakonicznych zdań.

Wraz z listem przesyłamy kilka zdjęć naszej lotni Nr 1. Nie są one zbyt atrakcyjne, ale na nasze usprawiedliwienie dodam, że w bardziej efektywnych momentach zabrakło po prostu fotografa.

Kończąc ten list, życzymy obaj całemu Zespołowi Redakcyjnemu dalszej owocnej pracy w redagowaniu „Skrydlatej Polski”, która przybiera coraz bardziej kolorową szatę graficzną, oczekując dalszych interesujących artykułów z uwzględnieniem oczywiście kącika Klubu Amatorów Konstruktorów, który darzymy jak największą sympatią i zainteresowaniem.

Autor listu — GABRIEL ODARCZENKO — Gdańsk

Współautor lotni — RYSZARD HUBISZ — Pruszcz Gdański

Od redakcji: Dziękujemy za ciekawy list, przepełniony prawdziwą romantyką latania. Drukujemy go z niewielkimi skrótami. Serdecznie witamy w gronie członków KAK i życzymy długich, pięknych lotów!

Próba stateczności lotni z pływakami. Przy lotni — Gabriel Odarczenko.

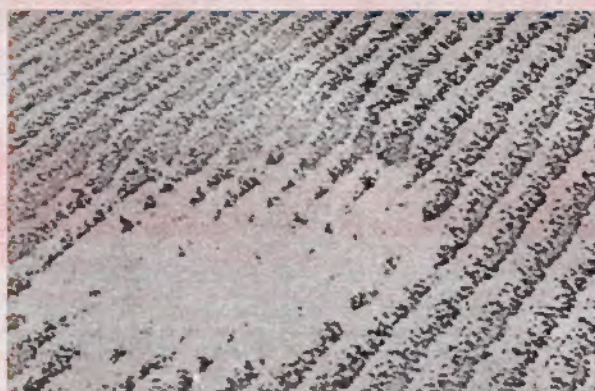




RETAXER FOTONOWY
LVK ŁADUNKOWY
GENERATOR HALOTRONOWY
MODULATOR KRIOTRONOWY
WNY

SPODKI

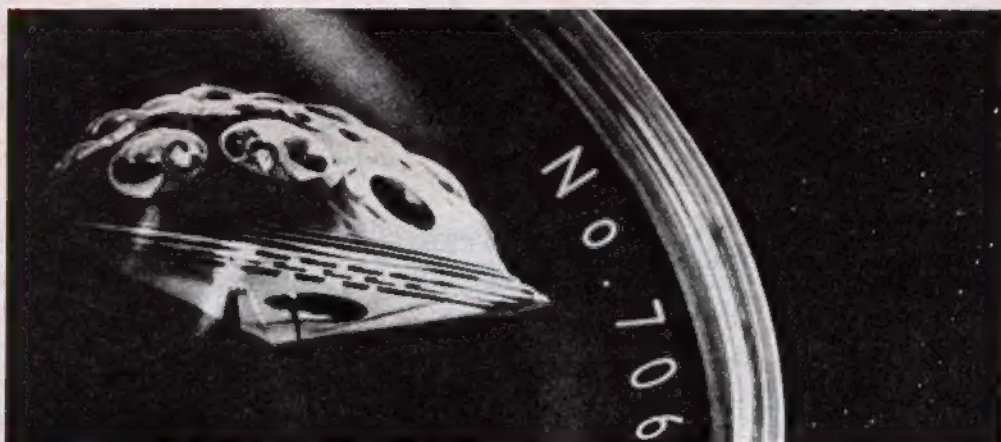
UFF, CZY COŚ W TYM JEDNAK JEST?



W lipcu 1969 r. w Van Harna w stanie lewa dwóch świadków widziało NOL, który pozostawił wypolony krąg średnicy 12 m na połu sol.



NOL fotografowany w kolorze przez uczonych 30.VI.1973 r., z pokładu samolotu „Concorde”. Po 6 miesiącach ostrzeżono, że był to meteor.



Lotające spodki stały się tematem niejednego filmu fantastyczno-naukowego (wyżej).

Charles Hickson i Calvin Parker – bohaterowie niesamowitej przygody nad rzeką Pascaguila (i prawej).



stwierdzili, że nie mają z tym absolutnie nic wspólnego. Statki wbrew swej widmowej naturze były dalej rejestrowane przez radar. Żadnych wniosków co do ich pochodzenia i istoty nie ustalono.

Dopiero jednak, gdy kpt. G. E. Puckett, zastępca szefa bezpieczeństwa lotów w Dowództwie Lotnictwa USA, podczas lotu na C-47 niedaleko Tampa omal nie zderzył się z jasnym, lecącym poziomo obiektem, ciągnącym za sobą ognisty ogon — sprawę zaczęto traktować poważnie. Meldunek kpt. Pucketta mówi, że: „Leciał on w naszym kierunku na kursie kolizyjnym i dokładnie na naszej wysokości. W odległości ok. 900 m zmienił kierunek przecinając nasz tor lotu i po 2,5—3 min. w ciągu których przeleciał 75—100 mil, zniknął nad horyzontem. Zaobserwowaliśmy, że miał kształt cylindryczny o długości w przybliżeniu dwa razy większej niż bombowiec B-29.” W czasie, gdy jeszcze nikt nie przekroczył bariery dźwięku, obiekt ten poruszał się więc z prędkością dwa razy większą niż dźwięk. Do władz cywilnych i wojskowych napływały dalej meldunki z całego kraju. Sprawa przybierała wyraźniejsze kształty.

24 czerwca 1947 r. Kenneth Arnold, lecąc swym prywatnym samolotem niedaleko Mount Rainier w stanie Waszyngton, zauważył formację dziewięciu obiektów w kształcie dysku, przesuwających się lotem falistym „jak kaczki puszczane płaskim kamieniem po wodzie”. Wtedy to reporter wypytujący Arnolda użył po raz pierwszy określenia „latający spodek”, które później przyjęło się powszechnie.

28 czerwca dwóch pilotów i dwóch oficerów wywiadu obserwowało jasny statek, wykonujący dziwne ewolucje na niebie nad wojskową bazą lotniczą Maxwell w stanie Alabama.

8 lipca jasny obiekt wykonywał ewolucje nad najtajniejszym ośrodkiem badawczym, wojskową bazą lotniczą Muroc (obecnie Edwards) na pustyni Majave. Przesłano się wtedy, że najtajniejsze urządzenia obronne Stanów Zjednoczonych AP są pod systematyczną obserwa-

cją. Niezależnie od tego mnożyły się meldunki z innych baz.

Szef Technicznego Wywiadu Lotniczego USA wystosował więc raport do gen. H. Vandenberg, który zajmując stanowisko raczej ostrożne w tej sprawie, polecił jednak prowadzić ewidencję NOL. Akcja była nazywana kolejno „Project Sign”, potem „Project Grudge” i wreszcie „Project Blue Book”. Obserwacje przybrały charakter uporządkowany.

Kiedy jednak po bezprecedensowym popisie nad Waszyngtonem w lipcu 1952 r. wkroczyła CIA, gdy przechwytyjące F-94 walczyły z NOL w zakazanym korytarzu powietrznym dookoła Białego Domu, zebrano grupę naukowców pod przewodnictwem prof. dra H. P. Robertsona dla zbadania sprawy. Wniosek tej komisji był kategoryczny: „Zdementować”, ponieważ „meldunki o NOL były niepoważnymi informacjami, pomagającymi pobudzać pożądania godną psychozę narodową, którą złośliwa propaganda mogłaby doprowadzić do stanu hysterii”.

Zabrano się więc do dementowania, nastawiając się na tłumaczenie społeczeństwu, że to co widziano było wszystkim innym tylko nie NOL i z takimi dyrektywami pracował dalej aparat „Project Blue Book”. Ponieważ Dowództwo Lotnictwa USA było zdania, że na wszelki wypadek „trzeba o tym wiedzieć”, więc ewidencję prowadzono w dalszym ciągu. Ostatecznie Siły Lotnicze Stanów Zjednoczonych AP podpisały kontrakt z uniwersytetem Colorado dla przestudiowania problemu i wydania opinii z nastawieniem, że należy skończyć „smutną sprawę NOL”.

W ciągu dwóch lat (1968—69) z przeszło 100 000 meldunków odrzucono ponad 70 000, jako nie nadających się do analizy z powodu braku odpowiednich dokumentów, zaś z pozostałych 30 000 ponad trzy czwarte określono jako zdarzenia dające się na pierwszy rzut oka wytłumaczyć naturalnymi zjawiskami przyrody. Rezul-

tatem zbadania pozostałych 7000 meldunków było stwierdzenie po starannej analizie, że w 99% przypadków można je wytłumaczyć w ramach obecnego stanu wiedzy. Pozostał jednak problem około 1% przypadków, gdy okoliczności zjawiska były aż nadto dobrze udokumentowane, a pomimo to nie można było ich wytłumaczyć.

Jak bowiem wytłumaczyć fakt, że pilot pełniący dyżur powietrzny w obszarze Białego Domu melduje, że widzi NOL, rozpoczyna pościg za nim, potem dochodzi do obiektu, otrzymuje z ziemi rozkaz strzelania i na tym się wszystko kończy? Pilot nie powrócił z lotu i nie znaleziono szczątków samolotu. Dopiero bardzo staranne poszukiwania ujawniły w rejonie prawdopodobnego starcia rozrzucone na dużej przestrzeni drobne kawałki porowatego, stopionego aluminium.

Jak również wytłumaczyć fakt, że zaobserwowany wzrokowo NOL był jednocześnie wykazany przez dwa odległe o kilkadziesiąt kilometrów radary, natomiast w tym miejscu na pewno nie było żadnego samolotu ani szybowca?

Jak wytłumaczyć fakt, że krótko przed godziną ósmą rano pewnego pięknego wrześniowego poranka 1956 r., około 20 km na zachód od wojskowej bazy lotniczej Holloman w Nowym Meksyku, kopulasty statek w kształcie dysku wylądował 40 m od głównej drogi nr 70? Radio i system zapłonowy najbliższych samochodów przestały działać i cały ruch na drodze zamarł, zaś kilkudziesięciu zdumionych ludzi jadących do pracy w bazie oglądało przez 10 minut dziwny pojazd aż do chwili, gdy terkocząc wystartował i znikł w oddali. Świadcami tego wydarzenia byli m. in. dwaj pułkownicy i dwaj sierżanci z pobliskiej bazy. Zawiadomiony o wydarzeniu Pentagon przysłał specjalną komisję złożoną ze specjalistów i oficerów wywiadu. Wszyscy świadkowie zostali zebrani w hangarze, szczegółowo wypytani i zo-

bowiązani do zachowania absolutnej tajemnicy. Oficjalna depecha wysłana do Pentagonu przez komisję stwierdzała z naciskiem, że pojazd na pewno nie był żadnym typem samolotu opracowywanego w Stanach Zjednoczonych AP czy w jakimkolwiek innym kraju.

Jak wytłumaczyć szereg serii zdjęć filmowych, wykonanych zabudowanymi na myśliwcach kamerami do rejestrowania skuteczności strzelania?

Wszystkie opisane tutaj przypadki zdarzyły się przed 1969 r. i są wzięte z „Blue Book”. Mieścią się one w ramach nie wytłumaczalnego jednego procentu zdarzeń, z którymi Raport E. Condon'a zajął się krótko, że: „zapewne zostaną one wyjaśnione w przyszłości”.

Pozostały jednak wątpliwości i zdarzyły się nowe fakty. NOL są w dalszym ciągu rejestrowane w ramach akcji „trzeba o tym wiedzieć”, zaś wielu obserwatorów zostało wyposażonych w kamery filmowe dla zdobycia bliższych danych. Zdjęcie NOL wykonane nad wyspą Trinidad w 1958 r. było oficjalnie potwierdzone przez prezydenta Brazylii.

Instytut Gallupa przeprowadził ankietę, z której wynika, że ponad 53% obywateli amerykańskich wierzy, że NOL istnieją naprawdę, zaś ponad 5% twierdzi, że widzieli je na własne oczy.

Po przeczytaniu tego artykułu córka moja Kalina zapytała z uśmiechem: Wszystko rozumiem, tylko dlaczego te tajemnicze statki tak starannie omijają Polskę i otaczające nas kraje? Czyżby atmosfera u nas była dla nich nieodpowiednia? Tak czy inaczej artykuł nadaje się na pewno jako lektura na tegoroczny prima aprilis...

JAN STASZEK

LOTNICTWO CYWILNE MONGOLII



Ulan Bator, centralny port lotniczy Mongolii. Na pierwszym planie Il-14.

W roku ubiegłym Mongońska Republika Ludowa obchodziła jubileusz 50-lecia powstania pierwszego na świecie po Związku Radzieckim państwa kierowanego przez władzę ludową.

Historia mongolskiego lotnictwa zaczęła się w dniu 25 maja 1925 roku, kiedy to Związek Radziecki przekazał Mongońskiej Republice Ludowej trzy samoloty Ju-13. Stały się one zalążkiem rozwoju lotnictwa w Mongolii. Lotnicy MRL w okresie minionych lat wnieśli poważny wkład w dzieło umacniania się młodej państwowości republiki. Wydatnie pomogli w stłumieniu kontrrewolucyjnych wystąpień na początku 1930 r., w odparciu zakusów japońskiego militarysty w połowie lat trzydziestych jak i jego rozgromieniu w sierpniu 1939 r.

Bezpośrednio po II wojnie światowej, w Mongolii utworzono pierwszy cywilny Zarząd Powietrznych Przewozów (MIAT), jednakże szybki rozwój lotnictwa miał miejsce dopiero w latach 1956-60. 7 lipca 1956 r. zainaugurowano połączenia Ulan Bator ze stolicami wszystkich ajmaków (odpowiedniki naszych województw) i 8 innymi ważnymi ośrodkami kraju. Od I kwartału roku następnego komunikację lotniczą w Mongolii można było uznać za regularną. Na trasy, obsługiwane dotychczas przez Li-2, stopniowo wprowadzano większe i szybsze Il-14. W okresie lat 1961-63 przy wydatnej pomocy ZSRR poważnie rozbudowano, położony o 15 km od centrum miasta, główny port lotniczy MRL — Ulan Bator, przystosowując go do przyjmowania samolotów Il-18, Tu-124 i Tu-134. Ogólna długość tras MIAT w roku 1969 wynosiła 31 tys. km.

Obecnie Główny Zarząd Lotnictwa Cywilnego Mongolii zarządza niemałym działem gospodarki narodowej MRL. Skomplikowane ukształtowanie republiki — z zachodu na wschód 2400 km, a z północy na południe 1260 km, samo mówi o roli, jaką powinien spełniać i spełnia w Mongolii szybki i sprawny środek transportu — lotnictwo. Trasy powietrznych linii MIAT łączą 170 miast i osiedli. Stolica kraju — Ulan Bator utrzymuje regularne połączenia ze wszystkimi ajmakami, które, spełniając rolę pewnego rodzaju węzłów lotniczych w swoim rejonie, mają z kolei połączenia z przeszło połową somo-

nów (odpowiedniki naszych powiatów) oraz z wieloma odległymi od głównych traktów, państwowymi gospodarstwami wiejskimi i tzw. zjednoczeniami arackimi. Główne krajowe linie to: Ulan Bator — Suche Bator, Ulan Bator — Ondor Chan — Barun Urtu — Czobjalsan, Ulan Bator — Cecerleg — Dżabachalangt — Dżargalangt i Ulan Bator — Sajn Szanda.

Rozsiewając nawozy sztuczne i rozsypując środki owadobójcze, samoloty spod znaku MIAT w poważnym stopniu przyczyniają się do sukcesów w rozwoju mongolskiego rolnictwa. Powietrzna straż Głównego Zarządu skutecznie ochrania też 9,5 mln ha lasów (tj. około 9,5 proc. całej powierzchni Mongolii) drzewostanu znajdującego się głównie na płn. kraju, w rejonie gór Changaj i Chen-tej. Poważny udział w działalności MIAT mają również przewozy towarów, poczty i rejsy z chorymi na pokładzie.

Flota MIAT składa się z następujących samolotów: 4 An-24B, 3 Il-14, 2 An-2, kilku Jak-12 i Po-2 oraz 14 śmigłowców Mi-4. Pod bezpośrednią opieką Zarządu Głównego znajduje się też zakupiony w roku 1969 odrzutowiec Tu-134, używany wyłącznie do rejsów specjalnych i reprezentacyjnych.

Połączenia zagraniczne to oddzielny, sam w sobie dział mongolskiego lotnictwa. Ze względu na geograficzne położenie kraju i charakter utrzymywanych przez kierownictwo mongolskie stosunków międzynarodowych, Ulan Bator posiadał dotychczas połączenia ze swoimi sąsiadami — Związkiem Radzieckim i ChRL. W latach 1951-64 funkcjonowało regularne połączenie Irkuck — Ulan Bator — Pekin. Początkowo, tj. do 1954 r., eksploatowało ją radziecko-chiński towarzystwo lotnicze SKOGA, a następnie chiński CAAC — od roku 1956 wspólnie z MIAT. W 1964 r., w okresie gdy ChRL otwarcie rozpoczęła pro-

wadzić politykę rozłamu w międzynarodowym ruchu komunistycznym i robotniczym, nasilania wrogiej propagandy wobec ZSRR i innych państw wspólnoty socjalistycznej, zawieszono uległy stosunki dyplomatyczne pomiędzy MRL i ChRL. Zerwanu uległa też i komunikacja lotnicza między Ulan Bator i Pekinem. Obecnie funkcjonuje tylko jedno połączenie zagraniczne stolicy Mongolii — z Irkuckiem i Moskwą (5 razy w tygodniu), wykonywane wspólnie przez „Aeroflot” (Il-18) i MIAT (An-24B). Po wznowieniu stosunków między Mongolią i ChRL w 1971 r., na trasie łączącej stolicę obu państw do końca 1974 r. wykonywano tylko rejsy nieregularne.

Ostatnio na Zachodzie stały się bardzo modne wyjazdy turystyczne do dziewiczej pod względem eksploatacji turystycznej Mongolii. MIAT i Mongolskie Biuro Turystyki „Yuulchin” wspólnie z zachodnimi partnerami, a również z czechosłowackim „Cedokiem”, prowadzą szeroką kampanię reklamową, zachęcając do zwiedzania zabytków kultury, m.in. w Ulan Bator sławnego kompleksu zabudowań Klasztoru Lamów — Gandan czy Pałacu Bogdo Gega — ostatniego z władców feudalnej Mongolii.

Mając na uwadze, iż Mongolia utrzymuje obecnie oficjalne stosunki dyplomatyczne z 66 państwami, stale rozwija robocze kontakty z handlowymi firmami wielu państw, z siłami postępowymi na całym świecie, należy się spodziewać stopniowego lecz stałego wzrostu ruchu podróży w kierunku do i z Ulan Bator. Plany rozwoju swych połączeń w oparciu o stolicę Mongolii posiada kilka europejskich towarzystw lotniczych.

Wspomniany na początku dzień 25 maja 1925 r., obchodzony corocznie w MRL jako Dzień Lotnictwa, w roku bieżącym zostanie podniesiony do rangi symbolu — jubileuszu 50-lecia mongolskiego lotnictwa.

MACIEJ Z. MICHALCZONEK

Samolot An-2 w barwach lotnictwa cywilnego Mongolii. Zdjęcie: Tadeusz Stępień (2)



Niedawno uczestniczyłem w otwarciu wojewódzkiego VI Turnieju Wiedzy Obywatelskiej „Przygoda z Technika”, który zorganizowała Chorągiew Warmińsko-Mazurska Związku Harcerstwa Polskiego w Olsztynie. Nie ma w wydarzeniu tym nic nadzwyczajnego, bo harcerze takie turnieje urządza co roku. Chodzi mi jednak o tematykę, którą między innymi wybrali do realizacji zadań turniejowych. Otóż jednym z tematów była technika rakietywa i związana z nią astronautyka. Oto dlaczego wymieniam turniej olsztyński. W inauguracji turnieju uczestniczyło ponad 50 osób-komendantów Hufców i Sześć Sztabów Powiatowych. Fakt, powyższy podaje nie tylko z kronikarskiego obowiązku, ale przede wszystkim dlatego, że wskazuje on na niesłabnące zainteresowanie tematyką związaną z Kosmosem. Nie przypadkiem chyba podstawowym podręcznikiem do rozgrywek turniejowych stała się książka „W Kosmosie”, wydana przez Horyzonty. Życząc powodzenia w

przeprowadzeniu turnieju i jak najlepszych przygód z techniką, wymienić trzeba inicjatorów wykorzystania tematyki kosmicznej w pracy z dziećmi i młodzieżą a przede wszystkim komendanta Chorągwi Warmińsko-Mazurskiej dh. dh. Ch. Wydrę i zastępcę J. Taterę.

Po tych wstępnych informacjach krajowych łatwiej już pisać o zagranicznych. Oto 16 marca próbnik kosmiczny „Mariner-10” przekazał mi najdokładniejsze z dotychczasowych zdjęć planety Merkury. Po ostatniej poprawce toru lotu „Mariner-10” przeleciał nad Merkurym w odległości zaledwie 240 km, co jest swego rodzaju rekordem w dotychczasowej praktyce. Jeśli zatem zdjęcia się „udadzą”, jak mówią niektórzy fotoamatorzy, astronomowie otrzymają dokładny obraz tego wszystkiego co tam widać na Merkurym. Jak wiadomo, próbnik wykonał już dwa przeloty w pobliżu Merkurego, a uprzednio w pobliżu Wenus. Nie dziwny się zatem, iż jest nieco osłabiony i miniaturowe zapasy materiału pędnego niezbędne do poprawek toru lotu i manewrów rychło się wyczerpią, a wówczas próbnik pomknie w odległe rejony i nie zechce reagować na sygnały z Ziemi, usiłujące uruchomić silniki pokładowe.

Tegoroczny już 31 kolejny Międzynarodowy Salon Lotniczy i Astronautyczny, otwarty zostanie w Paryżu 30 maja. Jak zwykle wśród eksponatów poczesne miejsce znajdą obiekty kosmiczne zgromadzone w poszczególnych pawilonach, a przede wszystkim w hali ZSRR i USA, a także w specjalnym pawilonie francuskim,

noszącym miano kosmicznego. Ciekawostką dla zwiedzających będzie niewątpliwie antena paraboliczna o średnicy 8,80 m, przy pomocy której odbierane będą i przekazywane sygnały za pośrednictwem nowego satelity łącznościowego francusko-zachodnoniemieckiego „Symphonie-1”. Podobna przenośna aparatura demonstrowana będzie w Genewie w październiku br. na salonie telekomunikacyjnym. Przy okazji informacja związana z wymienionym satelitą. Otóż „Symphonie” numer 2 przygotowywana jest do startu we wrześniu br. również przy użyciu rakiety amerykańskiej „Thor-Delta”, jak to miało miejsce przy pierwszym satelicie.

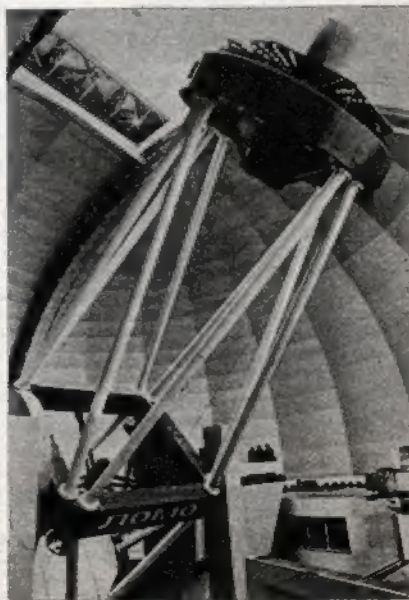
Mały francuski satelita geodezyjny „Starlette”, umieszczony na orbicie okołoziemskiej 6 lutego, jest już trzynastym sztucznym satelitą francuskim, a jedynym, który osiągnął zadowalające rezultaty. Prasa francuska przypomina, że dzień lat temu w listopadzie 1965 r. przygotowano do startu satelitę „Asterix” (A-1).

Na zakończenie krótka wiadomość, również z Francji. Otóż wymyślono tam wiązania narciarskie błyskawicznie odrzucone dzięki zastosowaniu systemu elektronicznego, uruchamiającego małe silniczki rakietowe. Pomysł pozornie z rodzaju zwirowanych, ale fakt, że otrzymał on nagrodę poważnego miesięcznika „Science et Vie” stawia go w rzędzie nowatorskich i kto wie, może w praktyce narciarzy wy-czynowców będzie przydatny.

P.E.

Największym teleskopem na świecie dysponuje obecnie ZSRR. Zwierniada teleskopu o średnicy 6 m u umożliwia zobaczenie plamienia świecy z odległości 25 tysięcy kilometrów!

Zdjęcie: APN



ŚWIĘTO BALONÓW W GDAŃSKU

Dobre tradycje współpracy harcerzy gdańskich z Aeroklubem trwają od wielu lat. Podejmowane wspólne przedsięwzięcia dają dobre wyniki zarówno szkoleniowe, jak i propagandowe, w popularyzacji sportów lotniczych wśród szerokich rzesz społeczeństwa Wybrzeża, no i oczywiście harcerskiej braci. Dość wspomnieć o wspólnym kursie młodych nawigatorów lotnictwa, odbytym przed dwoma laty, kursie spadochronowym i innych przedsięwzięciach. Nie brak też wspólnych inicjatyw przy rozwoju modelarstwa lotniczego czy też zabaw z modelami latawców i balonów.

Wielkie „Święto balonów” miało miejsce w ostatnią niedzielę lutego na terenach dawnego lotniska w Gdańsku-Wrzeszczu. Na starcie — a były to zawody otwarte — stawili się 96 zawodników z Trójmiasta jak też Tczewa, Elbląga i Malborka. „Kolorowe Banie” — tak to po staropolsku nazywano balony — startowały z trzech stanowisk i ogrzane ciepłym powietrzem szybowwały na znaczne wysokości i odległości. Komisja sędziowska skrupulatnie notowała walory konstrukcyjne modeli balonów, a następnie długotrwałość utrzymywania się w powietrzu i zdobniczo. Słoneczna pogoda, panująca tego dnia, zgromadziła kilka tysięcy kibiców, którzy nagradzali rzesiatami brawami co ładniejsze balony i ich loty. Mozaika bibulek rozjaśniała kolorami tęczy nad murawą lotniska.

Następnego dnia w zabytkowych murach Domu Harcerza w Gdańsku nastąpiło uroczyste podsumowanie zawodów i wręczenie nagród ufundowanych przez organizatorów, których krąg od pamiętnych pierwszych nieśmiertelnych zawodów modeli balonów w Szatarniach w pow. kościerskim znacznie się powiększył. A więc o LOK, redakcję „Wieczór Wybrzeża” i Młodzieżowy Dom Kultury. Wyszło to na dobre zawodom, zwłaszcza w ich propagowaniu przez poczytny „Wieczór Wybrzeża”.

Nagrody główne — ustanowione w 1970 r. — proporzec przechodni komendanta Chorągwi ZHP w Gdańsku i puchar przechodni Klubu Seniorów Aeroklubu Gdańskiego dla najlepszych zespołów przypadły w tym roku harcerzom ze Szczepu przy Szkole Podstawowej Nr 11 w Gdańsku (proporzec zdobyli po raz drugi), zaś Indy-



Rozpoczyna się napełnianie...



Balon staje się coraz większy...



A teraz start...

widualnie najlepszymi okazali się Krzysztof Pachucki z Gdyni, Alfreda Burdyńska z Gdańska oraz Piotr i Zbigniew Kamińscy z Tczewa. Otrzymali oni (i dalszych 17 najlepszych zawodników) nagrody rzeczowe od organizatorów. Za pomysłową i estetyczną dekorację modeli balonów nagrody specjalne uzyskali Wojciech Burdyński i Grzegorz Reptowski z pracowni lotniczej Domu Harcerza w Gdańsku oraz Tadeusz Szulc ze Szkoły Podstawowej Nr 52 i Bernard Gloger z Przymorza.

W sumie ciekawa i pożyteczna zabawa, na której nie brak było wielkich emocji sportowych.

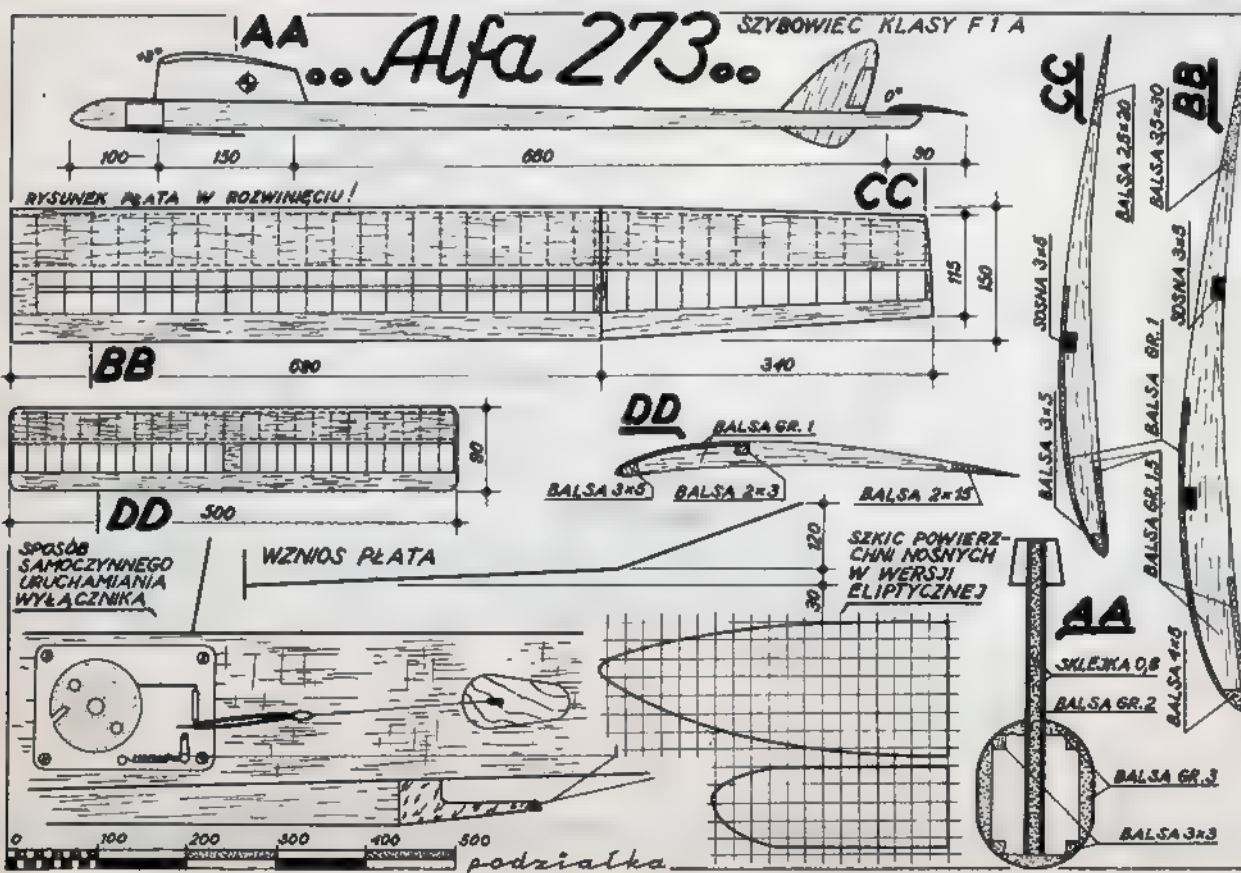
WŁADYSŁAW STASZOWSKI

Zdjęcia: Andrzej Dopia (1) i Lech Pepiński (4)

Zwycięski zespół otrzymuje proporzec przechodni komendanta Chorągwi Gdańskiej ZHP, z rąk dyrektora Domu Harcerza w Gdańsku, oraz puchar Klubu Seniorów Aeroklubu Gdańskiego



Balon rakietą



SZYBOWIEC NA ZAWODY

Model został zaprojektowany i zbudowany z myślą o starcie na mistrzostwach Polskiej Modeli charakteryzuje się dobrą statecznością i dużą sztywnością zamocowania płata, co szczególnie daje się odczuć w czasie holowania. Model nie jest zbyt skomplikowany w budowie i dlatego też nadaje się nawet dla średnio zaawansowanych modelarzy. W modelu zaleca się stosować „dynamiczny hak” do holu, który pozwoli na pełniejsze wykorzystanie wszystkich zalet szy-

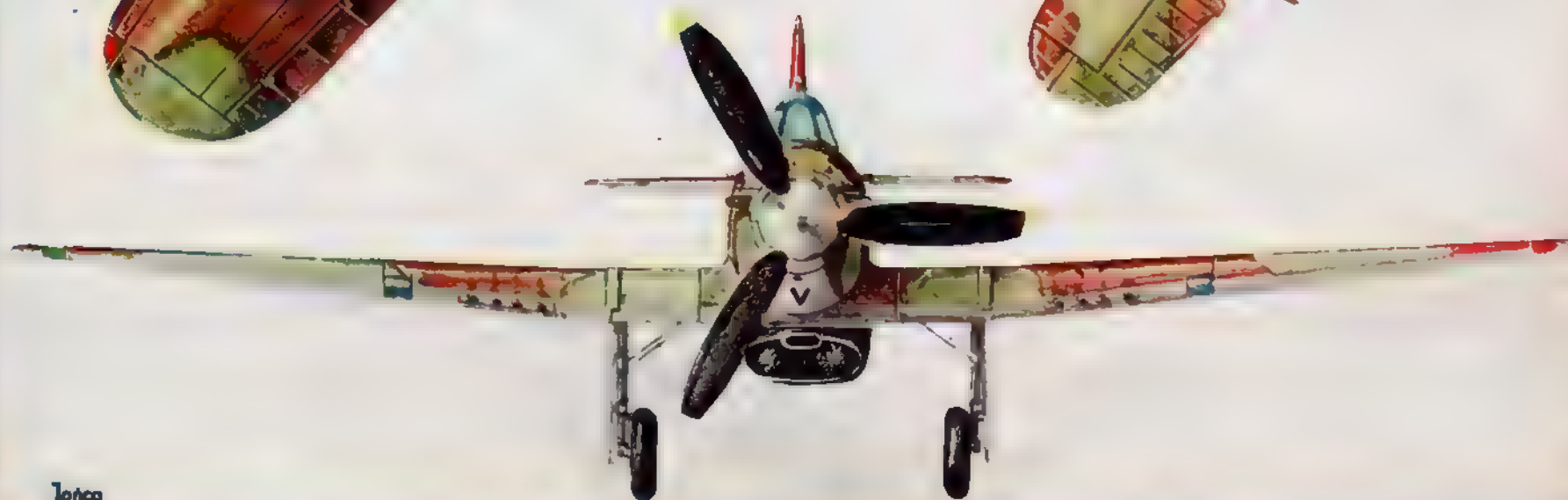
Konstrukcja kadłuba wregowo-podłużnicowa, oklejona białą 3 mm, podłużnice białe 3 x 3 mm, wregi sklejka 1 mm. Wleczka stanowi konstrukcję rozpórkową z białej 3 mm, oklejonej obustronnie sklejką 0,8 mm. Skrzydła konstrukcji całkowicie białej z wyjątkiem smownych dźwigarów. Zebra końcowa i na zamianę wykonane z białej 3 mm, zamocowanie płata do kadłuba za pomocą kołeczków i zastrzałów. Kołeczki wykonane są z bambusa o średnicy 3 mm, zastrzały z drutu stalowego 1,3 mm (spręczyta rowerowa). Uchwyt do zastrzałów stanowi pętlika z drutu 0,8 mm. Statecznik poziomy konstrukcji całkowicie białej, z wyjątkiem zaczepu automatu przymusowego lądowania, wykonanego z duralu 1 mm. Statecznik kierunku to konstrukcja rozpórkowa z białej 2 mm, oklejona białą 1 mm. Wyłęcznik automatu uruchamiany samoczynnie w momencie oddepięcia z holu.

Dane modelu: profil płata i statecznika — własny, kąt zaklinowania płata +3°, statecznik poziomy 0°, masa całkowita — 412 g, długość końcówki płata w wersji eliptycznej — 330 mm, rozpiętość statecznika poziomego w wersji eliptycznej — 540 mm

ANDRZEJ ŚWIERAD



HAWKER HURRICANE MK.I
(dywizjon 306)





Odnoska 306 Dywizjonu Myśliwskiego Toruńskiego.

Dywizjon został sformowany w Blackpool 18 sierpnia 1940 r. i 4 września przeniesiony na lotnisko Church Fenton w hrabstwie York. Personel dywizjonu pochodził z 4 pułku lotniczego w Toruniu i częściowo z 3 pułku w Poznaniu.

Brytyjskim dowódcą dywizjonu został s/ł Douglas Scott, dowódca polskim kpt. pil. Tadeusz Rolski. Dywizjon wyposażono w samoloty typu Hawker „Hurricane” Mk-I. 7 listopada dywizjon osiągnął gotowość bojową i został przesunięty na lotnisko Turnhill. Tam dywizjon rozpoczął pełnienie dyżurów bojowych i patrolowanie Zatoki Liverpoolskiej. Dywizjon przeszkalał się w lotach nocnych, sposobie nie do zwalczania niemieckich nocnych bombowców.

3 kwietnia 1941 r., już jako czysto polski dywizjon, przeszedł na lotnisko Northolt i został wyposażony w „Hurricane’y” Mk-II. Tam został włączony do lotów ofensywnych nad Francją i Belgię.

Pierwsze zwycięstwo odniósł dla dywizjonu ppor. J. Żółkowski w nocy z 3 na 4 maja, następnie por. W. Nowak również w nocy z 10 na 11 maja. 17 czerwca dywizjon zestrzelił nad Francją 4 Me-109 bez własnych strat. W lipcu 1941 r. dywizjon otrzymał samoloty „Spitfire” Mk-II. 18 sierpnia piloci dywizjonu zestrzelili 6

Me-109, nie ponosząc strat. W innych jednak lotach ginęli piloci i dowódcy: 19 maja zginął ppor. J. Czapiewski, 14 sierpnia zginął dowódca kpt. J. Zaremba i dwóch pilotów, 28 sierpnia następny dowódca por. B. Słomski.

Dywizjon zmieniał miejsca postoju, wciąż jednak latał bardzo intensywnie. 19 sierpnia 1942 r. dywizjon wziął udział w osłonie desantu pod Dieppe. 31 grudnia 1942 r. por. H. Pietrak zestrzelił pięcisetny niemiecki samolot, a por. Z. Langhamer pięcisetny pierwszy — był to stan pewnych zwycięstw polskich myśliwców w Anglii.

W 1943 r. dywizjon wykonywał te same, co dotychczas, zadania, latając na wymiatania, osłone bombowców i osłanianie konwoje morskie. Ostatnia teraz w dalekich lotach amerykańskie latające fortece, atakował również cele z małych wysokości.

W październiku 1943 r. dywizjon 306 wszedł do składu 133 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, należącego do 84 Grupy Myśliwskiej 2-nd Tactical Air Force. Wkrótce został wyposażony w doskonałe samoloty typu North American „Mustang” Mk-III. Dywizjon brał udział w inwazji Francji w czerwcu 1944 r. Wkrótce jednak został wycofany z 2-nd TAF i skierowany do walki z bombami latającymi V-1. Dywizjon bazował wtedy na lotnisku Brenzett, na szlaku przelotu bomb V-1. Ogółem piloci dywizjonu zestrzelili 60 bomb latających. W tym okresie dywizjon wykonywał również loty na korzyść wojsk inwazyjnych we Francji, zapuszczając się na tyły nieprzyjaciela.

W październiku 1944 r. dywizjon został przeniesiony na lotnisko Coltishall koło Norwich i latał głównie nad Holandią, na niszczenie stanowisk wyrzutni pocisków rakietowych V-2.

W 1945 r. dywizjon ubezpieczał wyprawy bombowe nad Hamburg, Bremę, Osnabrück, Helgoland, Hannover i inne cele rdzennych Niemiec. Często obniżał swoje loty i niszczył cele nieprzyjaciela bombami i z broni pokładowej. 9 kwietnia piloci stoczyli ostatnią walkę powietrzną w rejonie Hamburga z niemieckimi samolotami.

mi odrzutowymi Me-262, odnosząc jedno pewne zwycięstwo. 25 kwietnia dywizjon 306 wykonał swój ostatni lot bojowy na osłone wyprawy „Lancasterów”, które ładunkiem bomb uderzyły w siedzibę Hitlera w Berchtesgaden.

Znakami rozpoznawczymi dywizjonu były litery UZ. Dywizjon obchodził swoje święto 4 września. Do stroju lotniczego piloci nosili szaliki jedwabne koloru zielonego.

Wysilek bojowy 306 Dywizjonu Toruńskiego przedstawia się następująco: wykonaj 8357 lotów bojowych w czasie 15 198 godzin, zestrzelił na pewno 70 nieprzyjacielskich samolotów, 16 i 1/2 prawdopodobnie i 29 uszkodził; zestrzelił 60 bomb latających i rzucił tam ok. 150 ton bomb na cele wroga.

Kolejnymi dowódcami dywizjonu byli: 4.09.1940 — kpt. pil. Tadeusz Rolski, 28.08.1941 — kpt. pil. Jerzy Zaremba, 15.08.1941 — por. pil. Bohdan Słomski, 30.08.1941 — mjr pil. Antoni Wczelik, 15.01.1942 — kpt. pil. Tadeusz Czerwiński, 23.08.1942 — kpt. pil. Kazimierz Rutkowski, 14.03.1943 — kpt. pil. Włodzimierz Karwowski, 2.01.1944 — mjr pil. Stanisław Łapka, 9.06.1944 — kpt. pil. Janusz Marciniak, 29.06.1944 — kpt. pil. Paweł Niemiec, 26.09.1944 — kpt. pil. Józef Żulowski, 25.05.1945 — kpt. pil. Józef Jeka.

Lotniska bazowania: 1940 — Church Fenton, Turnhill, 1941 — Northolt, Speake, 1942 — Church Taunton, Kirton in Lindsey, Northolt, 1943 — Hutton Cranswick, Catterick, Gravesend, Friston, Heston, Llamert, 1944 — Heston, Holmsley, Ford, Brenzett, Andrews Field, Coltishall, 1945 — Andrews Field.

Samoloty na wyposażeniu: 4.09.1940 — Hawker „Hurricane” Mk-I i Mk-II, 12.07.1941 — Supermarine „Spitfire” Mk-I, Mk-II, 11.12.1941 — „Spitfire” Mk-VB, 29.08.1942 — „Spitfire” Mk-IX, 13.03.1943 — „Spitfire” Mk-VB, 26.03.1944 — North American „Mustang” Mk-III.

WACŁAW KRÓL



Pil. Tadeusz Rolski, pierwszy dowódca dywizjonu 306, wybitny dowódca myśliwski. Niżej: kpt. pil. Włodzimierz Karwowski, jeden z dowódców dywizjonu 306, Anglia, 1943 r.



MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH

EDWARD PAWEŁ ZAKRZEWSKI (1912 — 1943)



Urodził się 17 września 1912 r. w rodzinie urzędnika kolejowego w Kielecach. Tam też uczęszczał do szkoły powszechnej, a następnie do gimnazjum im. J. Śniadeckiego. Maturę zdał w maju 1933 r.

W tym samym roku zgłosił się ochotniczo do Szkoły Podchorążych Piechoty w Ostrowi Mazowieckiej. Zdał egzamin i został przyjęty na kurs unitarny, którego pozytywnie ukończenie otworzyło mu drogę do obranego zawodu pilota w lotnictwie wojskowym. W lecie 1933 r. przeszedł się na szybowcach w Ustulanowie. Przebrał szczęśliwie przez Centrum Badań Lotniczych Leksarskich i został przyjęty na drugi rocznik Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie.

13 października 1935 r. został mianowany podporucznikiem ze specjalnością pilota myśliwskiego i przydzielony do III Dywizjonu Myśliwskiego i Pułku Lotniczego w Warszawie. Latał wtedy na samolocie myśliwskim typu PZL P-11. Techniki pilotowania i arka-

na sztuki myśliwskiej opanował szybko i bezbłędnie, wykazywał równocześnie przy tym duże zdolności dydaktyczne i instruktorskie. Nie też dziwnego, że po roku — w 1936 — został przeniesiony na wychowawcę i instruktora pilotów do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Tam szkolili młode polskie kadry lotnicze aż do wybuchu wojny.

Nie dane mu było walczyć w wojnie obronnej w 1939 r., bo lotnicza szkoła nie miała samolotów bojowych. Opiekował się natomiast bardzo troskliwie podchorążymi i razem z nimi ewakuował się do Rumunii. Stamtąd przedostał się do Francji, do Polskiej Bazy Lotniczej w Lyonie. Tam otrzymał przydział do jednego z polskich dywizjonów bombowych, który zaczął — wiosną 1940 r. — przeszkalać się na francuskich samolotach typu Potez-51. Po kapitulacji Francji ppor. E. Zakrzewski przedostał się do Anglii i tam został przydzielony do organizują-

cego się (od 1 września 1940 r.) 306 Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej na lotnisku Bramcote w hrabstwie Leicester. Dywizjon wyposażono w samoloty Fairey „Battle”, a następnie — w grudniu tegoż roku — w samoloty typu „Wellington” Mk-I. Podczas szkolenia został mianowany porucznikiem.

Dywizjon 306 przeniesiono wtedy na lotnisko w Searston, w hrabstwie Nottingham. W nocy z 11 na 23 kwietnia 306 dywizjon wziął po raz pierwszy udział w wyprawie bombowej, której celem były zbiorniki paliwa w Rotterdamie. W wyprawie tej nie zabrakło por. pil. Zakrzewskiego. Od tamtej pory brał udział w licznych wyprawach bombowych na cele okupowanej Europy i w Niemczech. Bombardował: Kolonię, Rotterdam, Emden, Rostock, Frankfurt, Lorient, Stuttgart, Duisburg i wiele innych celów. Na pierś jego munduru

pojawiały się kolejno — Krzyż Walecznych po raz pierwszy, drugi, trzeci i czwarty.

18 marca 1943 r. został udekorowany przez gen. Sikorskiego Orderem Virtuti Militari V klasy. W tym samym czasie został awansowany do stopnia kapitana.

Po odbyciu pierwszej tury bojowej został pod koniec 1942 r. przeniesiony na stanowisko instruktora do 18 OTU (Operation Training Unit — jednostka doskonalenia bojowego) w Bramcote, a następnie do Air Crew Training Centre (ośrodek wyszkolenia wstępnego personelu latającego) w Hucknall, gdzie pełnił funkcję dowódcy eskadry w angielskim stopniu squadron leadera (majora).

12 maja 1943 r. zginął w katastrofie lotniczej. Pochowany na cmentarzu polskich lotników w Newark (nr grobu 318, sektor N).

W. K.

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

Spotkania klubowe

Niemal każdy aeroklub regionalny dysponuje salą wykładową lub świetlicą. Oczywiście w sali takiej nie brak odbiornika radiowego, telewizora oraz podręcznej biblioteczki. Brak natomiast najczęściej zorganizowanego życia klubowego, pozwalającego na wymianę spostrzeżeń, poglądów i doświadczeń. Mam oczywiście na myśli klubowe spotkania na tematy lotnicze, które mają wiele wspólnego z kulturą w ogóle, a kulturą słowa w szczególności.

Spotkania z pisarzami lotniczymi, dziennikarzami — ale nie tylko lotniczymi, pilotami cywilnymi lub wojskowymi,

uczestnikami zawodów i mistrzostw świata, rekordzistami lotniczymi — dawnymi i współczesnymi — mogą dać zebranym wiele niezapomnianych chwil. Krótko mówiąc: spotkania z ludźmi ciekawymi, mającymi nie tylko coś do powiedzenia, ale umiejscami swoje własne przeżycia względnie jakieś wydarzenia opowiedzieć barwnie i interesująco.

Może to być dyskusja nad przeczytaną książką, czy obejrzanym filmem. Spotkania takie mogą być dobrą formą rozrywki kulturalnej i jednocześnie odprężenia — po pracy, wykonanych lotach w aeroklubie lub działalności instruktorskiej.

W dobrze zorganizowanych spotkaniach powinni z powodzeniem brać udział wyróżniający się członkowie kół lotniczych, modelarze, kandydaci na przyszłych pilotów i skoczkowie spadochronowych, wyróżniający się członkowie harcerskich drużyn lotniczych.

Atrakcyjna forma i ciekawy program spotkania klubowego rozbudza na pew-

no zainteresowania kulturalne środowiska lotniczego. Spotkania takie okazały się szczególnie pożyteczne w takich klubach i ośrodkach lotniczych, które są gospodarzami zawodów, mistrzostw, kursów lub obozów kondycyjno-wypoczynkowych.

Dobrze zorganizowane spotkanie, ciekawie i pomysłowo przygotowane, to sprawa zasadnicza. Ciekawy program spotkania zachęci niejednego członka i sympatyka aeroklubu do przyścia na spotkanie oraz wzięcia w nim czynnego udziału.

Oryginalny afisz, przyciągający wzrok, to niemal połowa sukcesu spotkania klubowego. Dużo także zależy od organizatora spotkania, który na ogół jest gospodarzem towarzyskiego wieczoru. Jest to najważniejsza osoba podczas naszej imprezy.

W czasie spotkań lub oddzielnie można z powodzeniem organizować różnego rodzaju olimpiady: szybowcową, samolo-

tową, spadochronową, astronautyczną albo literacką. W olimpiadzie biorą udział wszyscy zebrani na sali. Można także spośród zebranych wyłonić jedynie dwie drużyny uczestniczące w olimpiadzie, pozostali natomiast są wówczas jedynie obserwatorami pojedynku dwóch drużyn.

Inną formą spotkań klubowych mogą być wieczory okolicznościowe związane z określonymi wydarzeniami historycznymi. W bogatych, dziejach lotnictwa polskiego, a także światowego, mamy wiele rocznic związanych z wybitnymi osiągnięciami lotników, znakomitymi konstruktorami lotniczymi jak również wkładem wielu pionierów w rozwój lotnictwa.

Ciekawie przygotowane spotkanie na określony temat historyczny może stać się nie tylko interesującym wydarzeniem w aeroklubie, ale również przyczynić się do poszerzenia wśród jego członków wiedzy ogólnolotniczej.

Obserwator

SAMOLOTY, Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY

ME-262 A

9 kwietnia 1945 r. polskie dywizyjony myśliwskie zaliczyły ostatnie zwycięstwa. Były to jednocześnie pierwsze zwycięstwa samolotów odrzutowych. W tym dniu piloci Dywizjonu 308 zestrzelili trzy niemieckie samoloty odrzutowe Me-262, zaś piloci Dywizjonu 308 — jeden.

Zamówienie na samolot odrzutowy zostało przez hitlerowskie ministerstwo lotnictwa podpisane już w 1938 r. Na początku 1941 r. były zbudowane trzy prototypy, ale silnik o odpowiednim ciągu nie został jeszcze dopracowany. Pierwszy prototyp Me-262V1 został wyposażony w silnik tłokowy Jumo-210G (1200 KM) w przedniej części kadłuba i oblatany 18.IV.1941 r. Dopiero 18.VII.1942 r. Me-262V3 wykonał pierwszy lot z silnikami odrzutowymi Jumo-109-004A (ciąg 840 kg każdy). Zanim pojawiły się pierwsze seryjne samoloty Me-262A-0 (kwiecień 1944 r.), zbudowano 12 prototypów z różnym wyposażeniem i uzbrojeniem, które przeszły wszechstronne badania. Wykazały one m.in. konieczność dokładnego wykonania ele-

mentów, co ze względu na szybkość produkcji było trudne do osiągnięcia. Poszczególne samoloty wykazywały więc duże różnice w pilotażu i w osiągach. Latem 1944 r. pierwsze Me-262A-0 zostały przekazane do próbnego eksploatacji. Myśliwiec Me-262A otrzymał nazwę „Schwalbe” (jaskółka). Przygotowywano kilka odmian różniących się uzbrojeniem i wyposażeniem. Najliczniejszą była wersja myśliwiska Me-262A-1a. Opracowano także wymaganą przez Hitlera wersję bombową Me-262A-2a (o nazwie „Sturmvoegel”, czyli ptak morski), z sześcioma dla 1000 kg bomb i z celownikiem do bombardowania. 3.X.1944 r. utworzono pierwszą jednostkę operacyjną, przeznaczoną głównie do zwalczania amerykańskich „latających fortec” B-17. Początkowo Me-262 ponosiły znaczne straty, ponieważ nie wyszkoleni piloci nie umieli atakować z dużą precyzją. Dalsze straty były z powodu wad konstrukcji, głównie podwozia. W jednostce doświadczalnej Luftwaffe wypracowano najsku-

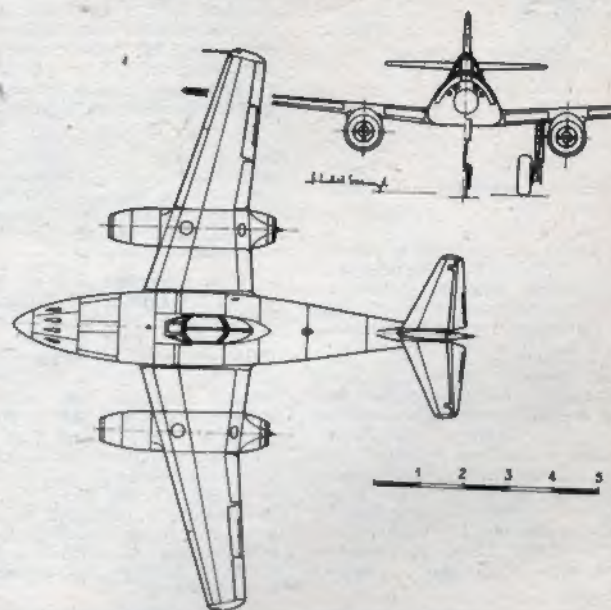
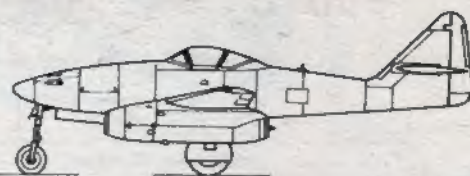
teczniejszy atak, za pomocą niekierowanych pocisków rakietowych przeciwpancernych R4M, które zakładano na specjalne drewniane łuski w liczbie 12 pod każdym skrzydłem. 7.IV.1945 r. eskadra Me-262A-1b salwą tych rakiet zestrzeliła w krótkim czasie 25 bombowców z większego zgromadzenia B-17G. W listopadzie 1944 r. przeprowadzono pierwsze próby dwumiejscowego nocnego myśliwca Me-262B-1a, wyposażonego w radar. Pod koniec 1944 r. i na początku 1945 r. formowano coraz więcej jednostek wyposażonych w Me-262. Jednocześnie robiono dalsze próby m.in. z Me-262C. Był to samolot wyposażony w dodatkowy silnik rakietowy (w tylnej kadłuba) Walter 109-509A-2, z którym samolot osiągał wzniesienie 63 m/s. Ogółem wykonano ok. 1500 samolotów wszystkich wersji, z czego ok. 50 Me-262B. Po wojnie, w Czechosłowacji, zrekonstruowano 7 samolotów Me-262 pod oznaczeniem S-92.

Konstrukcja całkowite metalewa. Wersja bombowa miała oszkłony nos z celownikiem. Uzbrojenie: 4 działka Mk-108 (kal. 30 mm) w przedzie kadłuba. Napęd: silnik turbodrzutowy ze sprężarką osiową Jumo-109-004B o ciągu max. — 840 kg.

W. S.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: rozpiętość — 12,5 m, długość — 10,405 m, wysokość — 3,83 m, pow. nośna — 21,68 m².
Masy: Masa własna — 4000 kg, masa użyteczna — 2775 kg, masa całkowita max. — 6775 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 860 km/h, prędkość dopuszczalna nurkowania — 1000 km/h, prędkość lądowania — 175 km/h, wzniesienie — 20 m/s, pułap — 11000 m, zasięg — 845 do 1000 km. Na zdjęciu i rysunku oraz dane techniczne: Me-262A-1a.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

BELLANCA „SCOUT”

Bellanca to nazwa amerykańskiej wytwórni lotniczej, istniejącej od 1927 r. Na samolocie Bellanca-J z silnikiem Wright 228 KM brała Adamowicz przelecieli w 1934 r. Atlantyk północny. Na samolotach tej wytwórni wykonano zresztą cały szereg podobnych wyczynów. Dział Bellanca nadal produkuje samoloty lekkie, przy czym zarówno w zastrzałowych górnołatkach jak i w nowoczesnych, wolnonośnych dolnołatkach, jak np. „Viking” („SP” Nr 38/1974), stosuje tradycyjne metody technologiczne i konstrukcje mieszane. Samolot „Scout” stanowi rozwinięcie produkowanego już od dłuższego czasu udanego samolotu „Clabria”. „Scout” może być też wykorzystywany do holu szybow-

ców i z tego powodu interesuje się nim RFN.

Bellanca „Scout” jest dwumiejscowym, jednoosobowym zastrzałowym górnołataczem konstrukcji mieszanej.

Skrzydła dwudzielne, o obrysie prostokątnym, ze stałym profilem. Konstrukcja jednodźwigarowa z drewnianym dźwigarem i metalowymi kratowymi żebrami. Pokrycie z tkaniny syntetycznej (dakron). W porównaniu do poprzednich wersji wprowadzono ulepszone klapy, wychylane do 270°. Skrzydła podparte są do kadłuba zastrzałami „V” z rur o przekroju kropłowym. Kadłub o przekroju prostokątnym, konstrukcji kratowej, spawanej z rur stalowych, z pokryciem z dakronu. Oszkło-

na mieści dwie osoby usytuowane w tandem. Dwuster.

Usterzenie klasyczne, bezprofilowe, wykonane z rur stalowych i pokryte dakronem. Stateczniki — poziomy i pionowy — usytuowane cięgnami. Usterzenie poziome zostało powiększone w stosunku do poprzednich wersji. Stery mają odciążenie rogowe.

Podwozie z kółkiem ogonowym, niechowane. Kola główne balonowe o dużych wymiarach, umożliwiające start i lądowanie na terenach przypadkowych. Gołeniska stalowe, sprężyste. Kółko ogonowe na resorze stalowym, sterowane. Zima możliwe jest zastawianie płóz.

Napęd stanowi silnik płaski Lycoming 0-360-C2A o mocy 180 KM. Śmigło dwułopatowe. Ośłona silnika z laminatu.

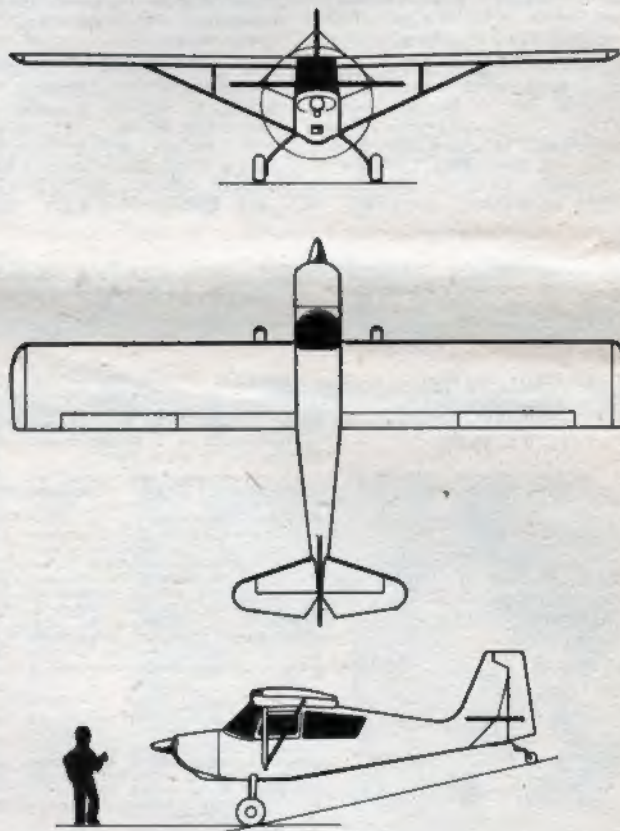
J. S.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,50 m, długość — 7,82 m, wysokość — 2,35 m, pow. nośna — 16,70 m², wydłużenie — 7,25.

Masy: Masa własna — 583 kg, masa całkowita — 975 kg, obciążenie pow. — 58,4 kg/m², obciążenie mocy — 5,4 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. (0 m) — 250 km/h, wzniesienie (max.) — 5,6 m/s, zasięg — 700 km, start na 15 m — 150 m, lądowanie spad 15 m — 210 m, dobieg — 61 m.



LAMUS

„BARLING BOMBER”

Dawno minęły czasy, kiedy cena 350 tys. dolarów za prototyp ciężkiego bombowca dalekiego zasięgu wydawała się dla sztabu armii USA zbyt wygórowana. Tak właśnie było z bombowcem NBL-1. W czerwcu 1920 r. został zawarty kontrakt na budowę 2 prototypów. Kiedy jednak przedstawiono koszt-

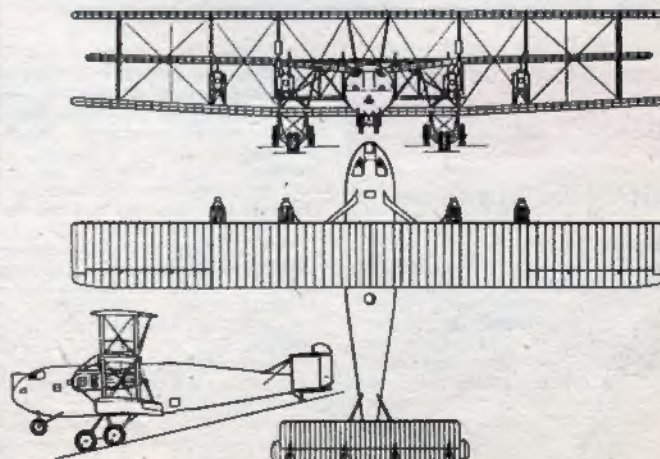
tory ich budowy, omal nie doszło do zerwania kontraktu. Prace konstrukcyjne były jednak na tyle zaawansowane, że postanowiono je kontynuować, ale zamówienie ograniczono tylko do jednego samolotu. Konstrukctorem bombowca był W. H. Barling, a prototyp wykonali zakłady Wittenman-Levis. Elementy samolotu zostały przetransportowane do Wright Field w pobliżu Dayton, gdzie w specjalnie zbudowanym hangarze dokonano montażu. Do prób naziemnych przystąpiono 16 sierpnia

1921 r., a już 23 sierpnia pilot-oblatywacz H. R. Harris wykonał pierwszy 28-minutowy lot. W październiku ustanowiono dwa rekordy FAI: 25.X. NBL-1 „Barling-Bomber” z obciążeniem 2000 kg osiągnął wysokość 2049 m, a 27.X. z obciążeniem 3000 kg — 1623 m. Samolot był eksplloatowany do czerwca 1928 r., a następnie przeznaczony na złom.

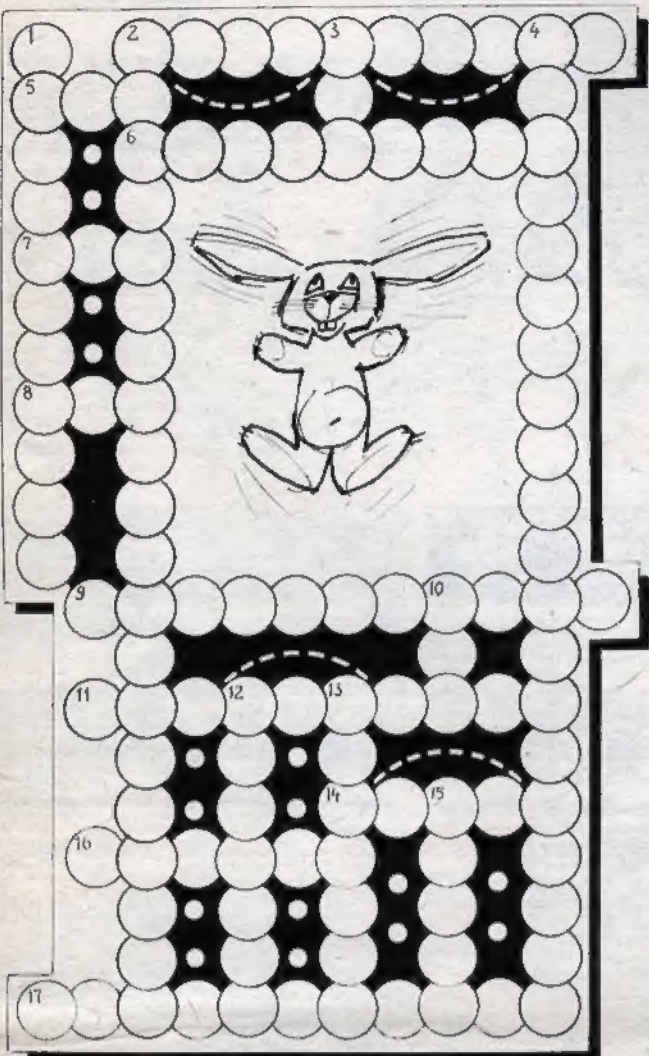
NBL-1 można uznać za udaną i oryginalną konstrukcję, jednakże mała moc silników znacznie obniżyła jego osiągi. NBL-1 zabierał 2000 kg bomb. W przedzie kadłuba posiadał sprężone k. masz. Lewis. Załoga — 6 osób. 6 silników (4 ciągnące, 2 pchające) „Liberty” o mocy 400 KM każdy.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 35,36 m, długość — 19,81 m, wysokość — 8,33 m, pow. nośna — 373,25 m².
Masy: Masa własna — 12 566 kg, masa całkowita — 19 309 kg.
Osiągi: Prędkość max. (0 m) — 134 km/h, prędkość lądowania — 88 km/h, zasięg z pełnym obciążeniem — ok. 300 km, czas wzniesienia na wysokość 2200 m — 35 min.



KRZYŻÓWKA ŚWIĄTECZNA



Postom: 2 — najbardziej rozpowszechniony rodzaj lotni; 5 — zaimk osobowy; 6 — nazwa międzynarodowych zawodów samolotowych, organizowanych w latach międzywojennych; 7 — wiosna na rzece; 8 — polski szybowiec szkolny; obecnie nie eksploatowany; 9 — wice-marszałek angielski, awansował od dowódcy eskadry poprzez dowódcę dywizjonu do rangi dowódcy Kanadyjskiego Skrzydła Myśliwskiego; zestrzelił 38 maszyn (podać imię i nazwisko); 11 — argentyński szybowiec wycynowy z tworzywa sztucznego, oblatany w sierpniu 1971 r.; 14 — zjednoczenie europejskich lotników; 15 — nazwa amerykańskiej rakiety nośnej; 16 — pionier lotnictwa czechosłowackiego, w 1911 r. przeleciał na samolocie trasę długości 120 km; 17 — as myśliwski nr 1 francuskiego lotnictwa w czasie II wojny światowej, zestrzelił 225 samolotów, 72 parowozów, zestrzelił 33 samoloty; autor książki „Wielki cyrk”.

Pionowa: 1 — urządzenie rejestrujące jednocześnie na taśmie przebieg walki powietrznej; 2 — pionier lotnictwa polskiego (ur. 1887 r.), prowadził w Warszawie pierwszą szkołę pilotów, brał udział w pokazach lotniczych, obecnie działa w Klubie Seniorów Lotnictwa; 3 — lista pod kadłubem szybowca; 4 — pilot myśliwski (38 zestrzelenych maszyn), trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego, po wojnie marszałek lotnictwa ZSRR, autor książki „Niebo wojny”; w marcu 1974 r. odwiedził Polskę; 10 — rzeka znana polskim ogrodnikom, latającym w Afryce; 12 — angielski samolot myśliwski (zbudowany w 1942 r. przez zakłady HAWKER); 13 — lot wynajęty, wykonywany na zamówienie; 15 — zdrobniała nazwa samolotu Li-12.

Opracował: EDWARD ZYTKA

Wśród Czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 13.IV.br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci:

5 ZESTAWÓW KSIĄŻEK LOTNICZYCH WKŁ

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, wytyczając na kartach pocztowych lub widokówkach.

ROZWIĄZANIA

ARYTMOGRAF

(nr 4 z 24 stycznia 1975 roku)

Hasło: WYTYCZNIKA SPRZĘTU KOMUNIKACYJNEGO W ŚWIDNIKU.

Wyrazy pomocnicze: A — wirówka, B — Zasilak, C — Junin, D — Potex, E — Camm, F — „Rys”, G — DKD.

LITERÓWKA

(nr 5 z 2 lutego 1975 roku)

Hasło: SAMOLOTY DYSPOZYCYJNE.

Wyrazy pomocnicze: 1 — osiagi, 2 — fala, 3 — Amiot, 4 — Gocław, 5 — kłapa, 6 — Golaś, 7 — „Stomil”, 8 — Byrd, 9 — odłot, 10 — „Wyżół”, 11 — osłona, 12 — SPAD, 13 — Conrad, 14 — „Wziół”, 15 — Syrena, 16 — ICAO, 17 — dysza, 18 — rżęd, 19 — antena, 20 — Bekker.

WIROWKA

(nr 6 z 9 lutego 1975 roku)

Hasło: REBIECZOWO.

Wyrazy pomocnicze: 1 — „Zubry”, 2 — „Sep”, 3 — romby, 4 — „GIL”, 5 — MALEV, 6 — GCA, 7 — Macha, 8 — „Kos”, 9 — bitwa, 10 — moc.

KACIK PRZYJACIEL LOTNICTWA

WADIM G. OGANESJAN — Związek Radziecki, 357528 Piatigorsk-28, ul. Fiewerskaja 105. Interesuje się lotnictwem i jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski”. Kolekcjonuje lotnicze oznaki, znaczki i widokówki. Pragnie nawiązać korespondencję z przyjaciółmi z Polski o podobnych zainteresowaniach i wymienić z nimi wspomniane oznaki, znaczki i widokówki.

VÁCLAV MAJUK — ul. Seteká 323, 33601 Biorice, Czechosłowacja. MILAN MIESZCZYK — Łódźka 22, 17901 Sumperek, Czechosłowacja. Interesuje się lotniczymi konstrukcjami amatorskimi. Chętnie nawiąza kontakt z konstruktorami-amatorami z Polski. Poszukują numeru 21 „Skrzydlatej Polski” z 1974 roku, z planem lotni.

PIOTR CHMIELEWSKI — 25-000 Pokrowka, pow. Chelm Lubelski. Interesuje się astronomią, prowadzi własną kronikę astronomiczną. Poszukuje materiałów i czasopism z zakresu tej tematyki, m. in. czechosłowackiego dwutygodnika „Le-tectvi+Kosmonautika”. Chciałby nawiązać kontakt z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

WALDEMAR PAWLIK — ul. Zemskiego 1, 65-480 Karzów. Interesuje się lotnictwem i ma zamiar kształcić się w tym kierunku. Kolekcjonuje modele samolotów i zbiera ich opisy. Odstąpił m. in. modele samolotów (w skali 1:72): Avro „Lancaster”, „Spitfire”, „Hurricane” — w zamian za inne modele. Poszukuje publikacji na temat „Spitfire’a” i „Hurricane’a” oraz modeli (w skali 1:72): „Tempest-VI”, „Wellington”. Pragnie korespondować oraz wymienić modele i materiały z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

EDWARD KOCENT-ZIELIŃSKI — ul. Artylerzystów 12, 64-230 Łódź. Poszukuje informacji dotyczących samolotów SE-6 i SE-5a i ich służby w lotnictwie polskim, a także sposobów ich malowania (kamufażu, oznak).

JAN SWOBODA — ul. Krakowska 11, 78-340 Świdwin. Ma 15 lat i pasjonuje się lotnictwem. Posiada wiele książek o tematyce lotniczej, zwłaszcza Janusza Melsnera. Kolekcjonuje też modele samolotów. Odstąpił wiele numerów „Małego Modelarza”, „Modelarza” i „Planów Modelarskich” oraz zeszytów z serii „Typy Broni i Uzbrojenia”. Poszukuje numeru 3 zeszytu „Typy Broni i Uzbrojenia” z samolotem myśliwskim PZL P-11. Chętnie nawiąże korespondencję z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

ANDRZEJ KONDRAT — ul. Krasieńskiego 33b/2, 91-104 Warszawa. Poszukuje dokładnych planów z wnętrza kabin wyposażeniem schematów malowania itp. następujących samolotów: Lockheed P-38 „Lightning”, Bristol „Blenheim”, Hawker „Hurricane”. W zamian odstąpił modele plastikowe samolotów z drugiej wojny światowej, w skali 1:72.

JERZY KUCZEWSKI — Osiedle Dr Br. Chacińskiego, blok 8 m. 63, 21-400 Łuków. Interesuje się lotnictwem, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski”, kolekcjonuje znaczki i widokówki. Pragnie nawiązać korespondencję z czytelnikami i czytelnikami „Skrzydlatej Polski”.

MARK PAZERA — Państwowy, 19-112 Kostomłoty, pow. Środa Śląska. Odstąpił wiele numerów „Skrzydlatej Polski” z lat 1969-1974. Może zamienić je na książki „Kamizka boski wiatr”, „Astronomia popularna” lub stare monety.

LITERÓWKA

(nr 7 z 16 lutego 1975 roku)

Hasło: AERODYNAMIKA.

Wyrazy pomocnicze: 1 — delta, 2 — Satri, 3 — Plotr, 4 — Junbo, 5 — Tweed, 6 — „Hainy”, 7 — Demin, 8 — dysza, 9 — Chelm, 10 — „Osumi”, 11 — Lipak, 12 — kłapa.

ARYTMOGRAF

(nr 8 z 23 lutego 1975 roku)

Hasło: AMATORSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE.

KRONIKA

AEROKLUB WROCŁAWSKI

Sekcja modelarska Aeroklubu Wrocławskiego zrzesza 1032 członków. W roku ubiegłym wykształcono podstawowo 875 modelarzy. Zdobyto odznak: brązowych — 31, srebrnych — 21, złotych — 4. Na obóz wakacyjny, zorganizowanym wspólnie z ZHP, przetranszowano 222 modelarzy. Sekcja sprawuje opiekę nad 31 modelarniami we Wrocławiu i 10 poza jego terenem. Zorganizowano Mistrzostwa Polski Modeli Halowych i 13 imprez własnych, m.in.: „Młodzi szybowcy na start” i „Święto latawca”. 30 Kół Lotniczych zrzesza 713 członków, prowadząc działalność w zakresie popularyzacji lotnictwa. W mistrzostwach Polski startowało 35 modelarzy, zdobywając: 3 złote medale (Paweł Frąckiewicz, Stanisław Żurad i Jan Ochman), 2 srebrne i 4 brązowe. Sekcja zajęła 2 miejsce we współzawodnictwie ogólnopolskim (młodzieży — 2/3, juniorzy — 1, seniorzy — 3). Zasadniczym problemem jest brak kadry pedagogicznej. Problem ten występuje w skali całego kraju i wymaga szybkiej i rzeczowej analizy władz: APRL, LOK oraz oświatowych.

Stanisław Błasiak

Korzystając z nietypowej zimowej aury, wrocławscy lotnicy zaczęli bardzo wcześniej sezon lotny. Piloci samolotów pierwsze loty wykonywali już 4 stycznia. Z inicjatywy zarządu Aeroklubu Wrocławskiego zorganizowali lotnicze zimowe ferie dla młodzieży, która pozostała w mieście. Ciężki luty pozwolił szybowcom na wykonywanie namer lotów termicznych, trwających ponad 2 godziny. Intensywnie skakali również młodzi spadochroniarze. W pierwszą w tym roku wolną sobotę oraz niedzielę zorganizowano loty i skoki spadochronowe, ciesząc się dużą frekwencją pilotów i publiczności, która korzystała ze słonecznej pogody tłumnie odwiedzając lotnisko.

Jadwiga Dudala

KURSY MECHANIKÓW

W styczniu i lutym br. Aeroklub PRL przeprowadził — w ośrodkach CWS Łęzna oraz CWS Krosno — szkolenie personelu techniczno-lotniczego. Celem szkolenia było uzyskanie licencji mechanika lotniczego II klasy w zakresie obsługi poszczególnych rodzajów sprzętu lotniczego. W kursach uczestniczyli pracownicy wielu instytucji lotnictwa cywilnego jak:

ZUA-WSK, Instytut Lotnictwa, WSK-PZL, Świdnik i Warszawa, Ośrodek Badawczo-Roszkowy, Szybowalnicza Bielesko oraz Aeroklub PRL.

Przeprowadzono cztery kursy szkoleniowe, w których brało udział 214 osób. Reprezentowane były następujące specjalności eksploatacyjne: obsługa nazemna i uprawnienia mechanika pokładowego samolotu An-2 w liczbie 214 osób; obsługa nazemna samolotów o maksymalnej masie do startu 2000 kg — 58 osób; obsługa nazemna szybowców — 42 osoby. Dodatkowo zorganizowane przez CZLC sesje Państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej umożliwiły uczestnikom szkolenia uzyskanie uprawnień licencyjnych bezpośrednio po ukończeniu kursu.

Nowe kadry zasila grono specjalistów eksploatacji sprzętu lotniczego we wszystkich rodzajach lotnictwa cywilnego, gdzie od pewnego czasu odczuwano deficyt wykwalifikowanych mechaników. Aby zmniejszyć takie sytuacje w tej mierze, Aeroklub PRL planuje realizować racjonalny, kompleksowy system kształcenia i doskonalenia zawodowego kadry dla potrzeb eksploatacji sprzętu lotniczego. Obejmuje on szkolenie w takich specjalnościach jak: obsługa samolotów i szybowców oraz ich wyposażenia (przysady, elektrourządzenia, radiowe).

Konieczność wynika z faktu, że szkoły zawodowe i technika problematykę eksploatacji traktują w sposób marginalny. Stąd dopływ kadry z kwalifikacjami w zakresie eksploatacji sprzętu lotniczego jest bardzo niemożliwy.

Generalnym problemem w planowanym szkoleniu jest zapewnienie właściwego poziomu przekazywania wiedzy. Zespół wykładowców i instruktorów reprezentuje wieloletnie doświadczenie w tej dziedzinie, lecz boryka się z wieloma trudnościami przy prowadzeniu zajęć. Dla stosowania zasad poglądowości w procesie nauczania, potrzebne są pomoce naukowe jak: modele, przekroje, plany, przezroczta i filmy. Pomoce instytucji i stowarzyszeń lotniczych w zakresie organizowanej przez Aeroklub PRL bazy szkoleniowej dla personelu technicznego, byłyby więc bardzo pożyteczną dla lotnictwa akcją.

Osobnym zagadnieniem jest również odczuwany brak podreczników. Z czego się uczyć? — to częste pytanie kierowane do wykładowców. Niestety, niewiele pozycji wydawniczych adresowanych jest do personelu techniczno-lotniczego. Zakres tematyczny podręczników powinien uwzględniać poszczególne specjalności z dziedziny eksploatacji sprzętu lotniczego oraz jego wyposażenia. Wydanie podręczników nowych w formie i treści może przynieść w przyszłości istotną poprawę w procesie kształcenia nowych kadry technicznej dla lotnictwa.

Bogdan Włostowski

Rys. W. FUGLEWICZ



TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

ROK ZAŁOŻENIA 1930



REDAKCJA

ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat latniństwa Wrocławia”, Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego”, Medalem PIHM z okazji 30-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaciół Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL”.

WYDAWCA:

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 32,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

REDAKUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, BAKOWICZ — redaktor techniczny, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamówić prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch”, w terminie do 25 listopada na rok następujący. Prenumeratę indywidualną w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kółportu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmują Biuro Kółportu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch”, 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednio pismem zamówienia, prowadzi Centrala Kółportu Prasy i Wydawnictw „Ruch”, 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cane ogłaszane w teledzie o wymiarach do 30 cm — 10.50 zł za 1 cm. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Konarskiego 32. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. Podatka zastrzeżenie: prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skróć w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOŁONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Replikacja i ilustracja nie zamówionych redakcją nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Orzybowska 77. Podpisano do druku 21.III.1975 r. Zom. 4500

INDEXS 37703/37503

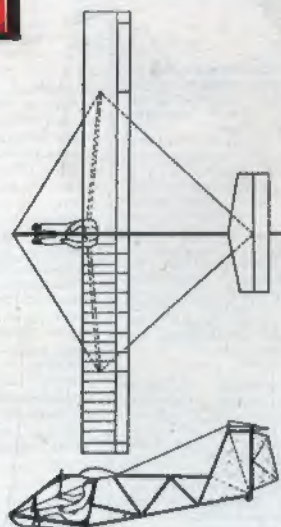
RAKIETA PO ŚWIECIE



MINISZYBOWIEC

Jak już podawaliśmy, „Hippie” to miniszymbowiec, który ma zastąpić (a przynajmniej uzupełnić) lotnie. Obecnie nieco więcej szczegółów technicznych. Otóż jest to jednomiejscowy szybowiec szkolny o rozpiętości — 8 m, pow. nośnej — 7 m², masie własnej — 32 kg i prędkości startu — ok. 45 km/h. „Hippie” jest wyposażony w normalne ster i sterownice szybowcowe. Kto nauczy się latać na nim, nie musi się później przekształcać na szybowce „prawdziwe”. Również lądowanie jest takie samo, tylko ze znacznie mniejszą prędkością. „Hippie”

jest samostateczny — leci również z puszczeniem sterownicami. Profil płata — Wortmann S-02. Konstrukcja kadłuba — kratownica z rur stalowych i laminatu. Przewymiarowana płoza przednia z amortyzatorem sprężynowym. Płat segmentowy z elementami laminatowymi z włókna węglowego. Tylna część skrzydeł oraz ster pokryte płótnem. Jest zaadaptowany do holu za samochodem, np. VW. Żaden element konstrukcji szybowca nie przekracza 5 m, można więc go przewozić w stanie złożonym na dachu samochodu. „Hippie” jest dopuszczony do lotów do wysokości 50-150 m. (w niektórych krajach są takie przepisy ograniczające dla lotni).



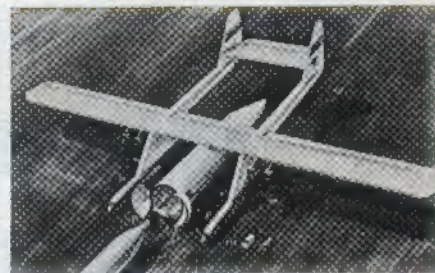
BALONY NA OGRZANE POWIERZCHE

Montgolfieri przeżywają swój renesans. W 1978 r. mają być rozegrane w Albuquerque (Nowy Meksyk) mistrzostwa świata. Na mistrzostwach różnych krajów rozgrywane są zwykle 3 konkurencje: lot wg zaprogramowanej barograniki, wymagający utrzymania zadanej przez komisję sędziowską wysokości lotu (konkurencja najtrudniejsza), przelot docelowy na odległość ok. 30 km oraz przelot otwarty (liczy się największa odległość). Dobry wyczynowy pilot balonowy ma średnio na swym koncie 200-300 lotów.

Na zdjęciach: Podgrzewanie balonu. W gondoli balonu.

JESZCZE JEDEN OLBRZYM

„Virtus”, to projekt samolotu-giganta o rozpiętości ok. 137 m. Ma on służyć po 1976 r. do transportu elementów promu kosmicznego Space Shuttle. Na rysunku pokazany został załadunek zbiornika paliwowego promu kosmicznego (który jest większy od kadłuba B-747). „Virtus” ma być samolotem dwukadłubowym z 4 silnikami turbodwusłotowymi.



OBSŁUGA SAMOLOTÓW

Naziemna obsługa pasażerskich samolotów odrzutowych Il-62 w wielkim hangarze Czechosłowackich Linii Lotniczych CSA.

NOWY PORT LOTNICZY

Tak wygląda nowy port lotniczy w Rydze — stolicy Lotewskiej SRR, oddany do użytku jesienią ub. r. Przepustowość portu — 600 pasażerów na godzinę. Ryga ma stałe połączenie lotnicze z przeszło 60 miastami ZSRR. Lotewscy lotnicy komunikacyjni przewożą rocznie ok. miliona pasażerów.



ŚMIGŁOWCOWY SILNIK TURBINOWY

Przekrój perspektywiczny przedstawia francuski silnik turbinowy „Astazou-III” o mocy 600 KM, stosowany m. in. w śmigłowcach „Alouette” i „Gazelle”. Silniki „Astazou” przepracowały już łącznie 4 mln godzin w locie w śmigłowcach „Alouette”.

